Treaty Series

Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations

VOLUME 2050

Recueil des Traités

Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

United Nations • Nations Unies
New York, 2001

Copyright © United Nations 2001
All rights reserved
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 2001
Tous droits réservés
Imprimé aux Etats-Unis d'Amérique

TABLE OF CONTENTS

I

Treaties and international agreements
registered January 1999
Nos. 35427 to 35443

No. 35427. New Zealand and Malaysia:

Agreement on trade and economic cooperation between the Government of New Zealand and the Government of Malaysia. Kuala Lumpur, 17 October 1997 3

No. 35428. New Zealand and Fiji:

Exchange of letters constituting an agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Fiji on arrangements for the visit by a New Zealand Defence Force contingent to the Republic of Fiji for Exercise Tropic Dusk 98. Suva, 28 July 1998 29

No. 35429. United Nations and Chile:

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Government of Chile for the holding of a Workshop on the possible establishment of a permanent forum for indigenous peoples, organized by the Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights and the United Nations Center for Human Rights in collaboration with the Government of Chile, to be held in Santiago de Chile, from 30 June to 2 July 1997 (with annex). Geneva, 29 May 1997 31

No. 35430. China (for Hong Kong Special Administrative Region) and Pakistan:

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Islamic Republic of Pakistan concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 17 February 1998 33

No. 35431. China (for Hong Kong Special Administrative Region) and Israel:

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the State of Israel concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 19 March 1998 61

No. 35432. China (for Hong Kong Special Administrative Region) and Bahrain:

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the State of Bahrain concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 3 March 1998 117

No. 35433. China (for Hong Kong Special Administrative Region) and Maldives:

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Maldives concerning international air services transit (with related letter). Male, 18 May 1998 173

No. 35434. China (for Hong Kong Special Administrative Region) and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 25 July 1997 195

No. 35435. United Nations (United Nations International Drug Control Programme) and Islamic Repuhlic of Iran:

Memorandum of understanding between the Government of the Islamic Republic of Iran and the United Nations International Drug Control Programme (UNDCP) concerning the establishment of UNDCP country office in Tehran. Vienna, 26 January 1999 245

No. 35436. Spain and Mexico:

Supplementary Agreement to the Basic Convention on scientific and technical cooperation between the Kingdom of Spain and the United Mexican States for the financing of programs and cooperation projects (with annex). Madrid, 25 January 1996 253

No. 35437. Spain and Bolivia:

Convention between the Kingdom of Spain and the Republic of Bolivia for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital (with protocol). La Paz, 30 June 1997 255

No. 35438. Spain and Bolivia:

Agreement between the Kingdom of Spain and the Republic of Bolivia on cooperation in the prevention of the consumption of and the control of trafficking in narcotic drugs and pyschotropic substances. La Paz, 10 November 1997 329

No. 35439. Israel and China:

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the People's Republic of China on customs mutual administrative assistance and cooperation. Jerusalem, 17 February 1997 345

No. 35440. Israel and Viet Nam:

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam on cooperation in the field of agriculture. Hanoi, 5 August 1997 375

No. 35441. Israel and Georgia:

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Georgia concerning technical cooperation. Jerusalem, 19 June 1995 389

No. 35442. Israel and Finland:

Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Finland (with annex). Helsinki, 24 June 1997 399

No. 35443. Israel and Philippines:

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of the Philippines concerning cooperation in the fields of posts and telecommunications. Makati, 18 June 1997 461

TABLE DES MATIÈRES

I

Traités et accords internationaux
enregistrés janvier 1999
N°s 35427 à 35443

N° 35427. Nouvelle-Zélande et Malaisie :

Accord de coopération commerciale et économique entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie. Kuala Lumpur, 17 octobre 1997 3

N° 35428. Nonvelle-Zélande et Fidji :

Échange de lettres constituant un accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République des Fidji relatif aux arrangements en vue de la visite d'un contingent de la force de défense de la Nouvelle-Zélande aux Fidji pour l'exercice Tropic Dusk 98. Suva, 28 juillet 1998 29

N° 35429. Organisation des Nations Unies et Chili :

Echange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement du Chili en vue de la tenue d'une Réunion de travail sur l'établissement possible d'un forum permanent pour les peuples indigènes, organisé par le Bureau du Haut Commissaire aux droits de l'homme des Nations Unies et le Centre pour les droits de l'homme des Nations Unies en collaboration avec le Gouvernement du Chili, devant se tenir à Santiago (Chili), du 30 juin au 2 juillet 1997 (avec annexe). Genève, 29 mai 1997... 31

N° 35430. Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong) et Pakistan :

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République islamiqe du Pakistan relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 17 février 1998 33

N° 35431. Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong) et Israël :

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'Etat d'Israël relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 19 mars 1998 61

N° 35432. Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong) et Bahreïn :

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 3 mars 1998 117

N° 35433. Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong) et Maldives :

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République des Maldives relatif aux services aériens internationaux (avec lettre connexe). Malé, 18 mai 1998 173

N° 35434. Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong) et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 25 juillet 1997 195

N° 35435. Organisation des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues) et République islamique d'Iran :

Mémorandum d'accord entre le Gouvernement de la République islamique d'Iran et le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID) relatif à la création d'un bureau de pays du PNUCID à Téhéran. Vienne, 26 janvier 1999 245

N° 35436. Espagne et Mexique :

Accord complémentaire de la Convention de base de coopération scientifique et technique entre le Royaume d'Espagne et les Etats-Unis du Mexique pour le financement de programmes et de projets de coopération (avec annexe). Madrid, 25 janvier 1996 253

N° 35437. Espagne et Bolivie :

Convention entre le Royaume d'Espagne et la République de Bolivie pour éviter les doubles impositions et prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (avec protocole). La Paz, 30 juin 1997 255

N° 35438. Espagne et Bolivie :

Accord entre le Royaume d'Espagne et la République de Bolivie relatif à la coopération en matière de prévention de la consommation et de contrôle du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes. La Paz, 10 novembre 1997 329

N° 35439. Israël et Chine :

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République populaire de Chine relatif à l'assistance administrative mutuelle douanière et à la coopération. Jérusalem, 17 février 1997 345

N° 35440. Israël et Viet Nam :

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam relatif à la coopération dans le domaine de l'agriculture. Hanoi, 5 août 1997 375

N° 35441. Israël et Géorgie :

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République de Géorgie relatif à la coopération technique. Jérusalem, 19 juin 1995 389

N° 35442. Israël et Finlande :

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République de Finlande (avec annexe). Helsinki, 24 juin 1997 399

N° 35443. Israël et Philippines :

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République des Philippines relatif à la coopération dans les domaines des postes et des télécommunications. Makati, 18 juin 1997 461

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (sec text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme « traité » et l'expression « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d'« accord international » si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

in January 1999

Nos. 35427 to 35443

Traités et accords internationaux

enregistrés

en janvier 1999

N°s 35427 à 35443

No. 35427

New Zealand
and
Malaysia

Agreement on trade and economic cooperation between the Government of New Zealand and the Government of Malaysia. Kuala Lnmpur, 17 October 1997

Entry into force: *1 January 1998 by notification, in accordance with article 14*

Anthentic texts: *English and Malay*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 21 January 1999*

Nouvelle-Zélande
et
Malaisie

Accord de coopération commerciale et économique entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie. Kuala Lumpur, 17 octobre 1997

Entrée en vigueur : *1er janvier 1998 par notification, conformément à l'article 14*

Textes authentiques : *anglais et malais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 21 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT ON TRADE AND ECONOMIC COOPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA

The Government of New Zealand and the Government of Malaysia (hereinafter referred to as "the Parties"),

Desiring to enhance the friendship and spirit of cooperation between both Parties;

Desiring to further develop and strengthen their bilateral trade and economic relations on the basis of equality and mutual benefit;

Reaffirming the importance of promoting a more liberal and predictable environment for international trade in goods and services and investment;

Considering the need to facilitate greater access to their respective markets and to avoid the establishment of new barriers to trade and investment;

Convinced of the essential role of private investment, both domestic and foreign, in furthering growth, creating jobs, expanding trade, improving technology and enhancing economic development;

Recognising that foreign direct investment confers positive benefits on each country;

Seeking to establish a bilateral consultative mechanism to enhance trade and economic cooperation between their two countries; and

Acknowledging their membership of the World Trade Organisation ("the WTO") and noting that this Agreement is without prejudice to the rights and obligations of either Party under the Marrakesh Agreement Establishing the WTO ("The WTO Agreement").

Have agreed as follows:

Article 1

The Parties shall, subject to the laws and regulations in force in their respective countries, including their obligations as members of the World Trade Organisation, take all appropriate measures to facilitate, promote, strengthen and diversify trade and generally to foster economic cooperation between the two countries.

Article 2

The Parties shall encourage the relevant enterprises and organisations of each country to explore the scope for increased trade and investment and, where appropriate, to conclude such contracts or other arrangements as may be mutually agreed upon.

Article 3

1. Each Party shall grant the other most favoured nation treatment in all matters relating to the importation and/or exportation of goods and to measures affecting trade in services, consistent with the obligations agreed by each Party under the WTO.

2. In implementation of this Article, the Government of New Zealand shall apply its Normal tariff except for products benefiting in the New Zealand tariff from special preferences accorded under the Generalised System of Tariff Preferences to developing countries, which preferences shall continue to apply so long as, and to the extent that the New Zealand Government considers that the conditions appropriate for them exist.

Article 4

The provisions of this Agreement shall not apply to:

(a) Preferences or advantages accorded by either Party resulting from its association in a customs union or a free trade area or in an interim agreement leading to the formation of a customs union or a free trade area;

(b) Tariff preferences or advantages which have been accorded by the Government of New Zealand consistent with its relevant international rights and obligations, to any present or former country or territory of the Commonwealth of Nations;

(c) Preferences or advantages granted by the Government of New Zealand pursuant to the South Pacific Regional Trade arid Economic Cooperation Agreement which are WTO consistent; and

(d) Preferences or advantages under the Global System of Trade Preferences or any others which may be accorded and which are WTO consistent.

Article 5

The Parties shall endeavour to facilitate transit of commercial goods under this Agreement and agree to:

(a) Facilitate freedom of transit of goods originating from the territory of either Party and destined for the territory of a third party; and

(b) Facilitate freedom of transit of goods originating from the territory of a third party and destined for the territory of either Party.

Article 6

In order to develop further trade between the two countries, the Parties shall, subject to the laws and regulations in force in their respective countries, exempt from the payment of import duty and other taxes on articles for display in fairs and exhibitions which have been imported temporarily, either directly or indirectly, from the territory of the other Party. Such articles and samples shall not be disposed of in any way in the country into which they are imported without the prior permission of the competent authorities of that country and the payment of the appropriate import duties, and other taxes, if any.

Article 7

All payments arising from trade and other transactions between the Parties shall be effected in freely usable currency and in accordance with the foreign exchange legislation in force in each country.

Article 8

Subject to the requirement that such measures are not applied in a manner which would contravene any rights or obligations of either Party under the WTO Agreement, or constitute a means of arbitrary or unjustifiable discrimination, or a disguised restriction on international trade, nothing in this Agreement shall be construed to prevent the adoption or enforcement by either Party of measures:

(a) For reasons of public health, public morals, order or security;

(b) For the protection of plants and animals against diseases and pests;

(c) To protect national treasures of artistic, historical or archaeological value;

(d) Which otherwise fall within the exceptions allowed by Articles XX and XXI of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994 in reference to trade in goods and Articles XIV and XIV bis of GATS in relation to trade in services; and

(e) For prudential reasons or to ensure the integrity of the financial system, as provided for by the General Agreement on Trade in Services Annex on Financial Services.

Article 9

1. The Parties establish a Joint Trade Committee (the Committee) to discuss measures for the expansion of trade in goods, services and investment between their two countries and issues which may arise from the implementation of this Agreement.

2. The Joint Trade Committee shall meet at Ministerial or senior official level at least once every eighteen months, alternately in New Zealand and Malaysia. The Committee shall:

(a) Monitor and review progress in bilateral economic, trade and investment cooperation between the Parties;

(b) Identify opportunities that may contribute to the development of economic, trade and investment relations between the Parties and make recommendations on these for submission to the relevant bodies;

(c) Serve as a forum for consultations between the Parties on specific bilateral trade and investment issues;

(d) Identify and work towards the removal of distortions to trade and investment flows; and

(e) Review, as appropriate, developments, of common interest in multilateral and regional economic, trade and investment cooperation.

3. The Parties may seek the advice of the business sector in their respective countries on issues discussed or work undertaken by the Committee. Business representatives may be asked to participate in Committee meetings whenever both Parties agree that it is appropriate.

Article 10

1. The Parties may consult at any time, at the request of either of them, on any matter affecting the operation of this Agreement or on trade and investment relations between them and should seek to resolve, without any unreasonable delay, any dispute that may arise.

2. A request for consultations shall be accompanied by a written explanation of the subject to be discussed and consultations shall be held within thirty days of the request or as otherwise mutually agreed.

Article 11

The Ministry of Foreign Affairs and Trade, on behalf of the Government of New Zealand and

The Ministry of International Trade and Industry, on behalf of the Government of Malaysia,

shall be responsible for the coordination and implementation of this Agreement.

Article 12

1. The Parties may agree on any modification of, or addition to, this Agreement including to broaden its scope.

2. When so agreed, and approved in accordance with the applicable legal procedures of the Parties, a modification or addition shall constitute an integral part of this Agreement.

3. Any alteration or modification of this Agreement shall be without prejudice to the rights and obligations arising from this Agreement prior to the date of such alteration or modification until such rights and obligations are fully implemented.

Article 13

This Agreement shall not apply to Tokelau, unless the Parties exchange notes agreeing to the terms on which it shall so apply.

Article 14

This Agreement shall enter into force upon the completion of an exchange of notes between the Parties notifying each other that all internal procedures necessary to implement this Agreement have been completed.

Article 15

This Agreement shall remain in force for a period of five (5) years from the date of its entry into force. Thereafter it shall continue in force until the expiration of 180 days from the date on which one Party informs the other in writing of its intention to terminate the Agreement.

Article 16

The provisions of this Agreement shall apply, even after its termination, to contracts entered into during the period of the validity of this Agreement but not fully completed on the day of the termination of this Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement in two originals, one in English and one in Bahasa Malaysia, both texts being equally authentic. In the event of any discrepancy between the texts of this Agreement the English text shall prevail.

Done at Kuala Lumpur this 17th day of October 1997.

For the Government of New Zealand:

LOCKWOOD SMITH

For the Government of Malaysia:

DATO' SERI RAFIDAH AZIZ

[MALAY TEXT —TEXTE MALAIS]

PERJANJIAN PERDAGANGAN DAN KERJASAMA EKONOMI ANTARA KERAJAAN NEW ZEALAND DAN KERAJAAN MALAYSIA

KERAJAAN NEW ZEALAND dan KERAJAAN MALAYSIA (kemudian daripada ini disebut sebagai "Pihak-Pihak berkenaan"),

Berhasrat untuk mempertingkatkan persahabatan dan semangat kerjasama di antara kedua-dua Pihak berkenaan;

Berhasrat untuk memajukan dan mengukuhkan lagi hubungan perdagangan duahala dan hubungan ekonomi mereka berasaskan persamaan dan manfaat bersama;

Mengakui kepentingan menggalakkan suasana yang lebih terbuka dan boleh dijangkakan bagi perdagangan antarabangsa dalam barangan dan perkhidmatan dan pelaburan;

Mempertimbangkan keperluan untuk memudahkan kemasukan yang lebih ke pasaran masing-masing dan untuk mengelakkan pewujudan halangan perdagangan dan pelaburan yang baru;

Yakin mengenai peranan penting pelaburan swasta, kedua-dua tempatan dan asing, dalam melanjutkan pertumbuhan, mewujudkan pekerjaan, memperluaskan perdagangan, memperbaiki teknologi dan meningkatkan pembangunan ekonomi;

Mengakui bahawa pelaburan asing jenis secara langsung memberikan manfaat yang positif kepada setiap negara;

Berusaha untuk menubuhkan suatu mekanisme perundingan duahala untuk meningkatkan perdagangan dan kerjasama ekonomi antara kedua-dua negara mereka; dan

Mengiktiraf keanggotaan mereka di dalam Pertubuhan Perdagangan Sedunia ("WTO") dan mengambil maklum bahawa Perjanjian ini tidak menjejaskan hak dan obligasi mana-mana Pihak berkenaan di bawah Perjanjian Marrakesh yang Menubuhkan WTO ("Perjanjian WTO"),

TELAH BERSETUJU SEPERTI BERIKUT:

PERKARA 1

Pihak-Pihak berkenaan hendaklah, tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuatkuasa di negara mereka masing-masing, termasuk obligasi mereka sebagai anggota Pertubuhan Perdagangan Sedunia, mengambil segala langkah yang patut untuk memudahkan, menggalakkan, mengukuhkan dan mempelbagaikan perdagangan dan pada amnya untuk menggalakkan kerjasama ekonomi antara kedua-dua negara itu.

PERKARA 2

Pihak-Pihak berkenaan hendaklah menggalakkan enterprais-enterprais dan pertubuhan-pertubuhan yang berkenaan setiap negara untuk menerokal peluang untuk meningkatkan perdagangan dan pelaburan dan, jika sesuai, untuk membuat apa-apa kontrak atau perkiraan lain sebagaimana yang dipersetujui bersama.

PERKARA 3

1. Setiap Pihak berkenaan hendaklah memberikan Pihak berkenaan yang satu lagi layanan negara yang paling diutamakan dalam semua

perkara yang berhubungan dengan pengimportan dan/atau pengeksportan barangan dan langkah-langkah yang mempengaruhi perdagangan dalam perkhidmatan, selaras dengan obligasi yang dipersetujui oleh setiap Pihak berkenaan di bawah WTO.

2. Dalam melaksanakan Perkara ini, Kerajaan New Zealand hendaklah mengenakan tarif biasanya kecuali untuk keluaran yang mendapat manfaat dalam tarif New Zealand daripada keutamaan khas yang diberikan di bawah Sistem Am Keutamaan Tarif kepada negara-negara membangun, yang keutamaan-keutamaan itu hendaklah terus dikenakan selagi, dan setakat yang, Kerajaan New Zealand berpendapat bahawa keadaan yang sesuai untuk mereka wujud.

PERKARA 4

Peruntukan-peruntukan Perjanjian ini tidak terpakai bagi:

(a) keutamaan atau faedah yang diberikan oleh mana-mana Pihak berkenaan hasil daripada pengiibatannya dalam kesatuan kastam atau kawasan perdagangan bebas atau dalam perjanjian interim yang membawa kepada penubuhan kesatuan kastam atau kawasan perdagangan bebas;

(b) keutamaan tarif atau faedah yang diberikan oleh Kerajaan New Zealand selaras dengan hak dan obligasi antarabangsanya yang berkenaan, kepada mana-mana negara atau wilayah yang merupakan ahli Pertubuhan Komanwel atau bekas ahli Pertubuhan Komanwel;

(c) keutamaan atau faedah yang diberikan oleh Kerajaan New Zealand menurut Perjanjian Perdagangan dan Kerjasama Ekonomi Serantau Pasifik Selatan yang selaras dengan WTO; dan

(d) keutamaan atau faedah di bawah Sistem Keutamaan Perdagangan Sedunia atau apa-apa keutamaan atau faedah lain yang diberikan dan yang selaras dengan WTO.

PERKARA 5

Pihak-Pihak berkenaan hendaklah berusaha untuk memudahkan pengangkutan barangan perdagangan di bawah Perjanjian ini dan bersetuju untuk:

(a) memudahkan kebebasan pengangkutan barangan yang berasal dari wilayah mana-mana Pihak berkenaan dan yang dalam perjalanan ke wilayah pihak ketiga; dan

(b) memudahkan kebebasan pengangkutan barangan yang berasal dari wilayah pihak ketiga dan dalam perjalanan ke wilayah mana-mana Pihak berkenaan.

PERKARA 6

Bagi memajukan lagi perdagangan antara kedua-dua negara itu, Pihak-Pihak berkenaan hendaklah, tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuatkuasa di negara mereka masing-masing, mengecualikan barang untuk dipamerkan di pameran dan pertunjukan yang telah diimport buat sementara, sama ada secara langsung atau secara tidak langsung, dari wilayah Pihak berkenaan yang satu lagi daripada pembayaran duti import dan cukai-cukai lain. Barang dan contoh sedemikian tidak boleh dengan apa-apa cara dilupuskan di negara yang ke dalamnya ia diimport tanpa kebenaran terdahulu daripada pihak-pihak berkuasa kompeten negara itu dan pembayaran duti import yang sesuai, dan cukai-cukai lain, jika ada.

PERKARA 7

Segala bayaran yang berbangkit daripada perdagangan dan urusniaga lain antara Pihak-Pihak berkenaan hendaklah dibuat dalam matawang yang boleh digunakan dengan bebas dan mengikut undang-undang pertukaran matawang asing yang berkuatkuasa di setiap negara.

PERKARA 8

Tertakluk kepada kehendak bahawa langkah-langkah sedemikian tidak dikenakan dengan cara yang akan melanggar apa-apa hak atau obligasi mana-mana Pihak berkenaan di bawah Perjanjian WTO, atau merupakan cara diskriminasi yang sewenang-wenangnya atau yang tidak berjustifikasi, atau merupakan halangan bersamaran terhadap perdagangan antarabangsa, tiada apa-apa jua dalam Perjanjian ini boleh ditafsirkan untuk menghalang penerimapakaian atau penguatkuasaan langkah-langkah oleh mana-mana Pihak berkenaan:

(a) atas sebab kesihatan awam, kemoralan awam, ketenteraman atau keselamatan;

(b) untuk melindungi tumbuh-tumbuhan dan binatang daripada penyakit dan perosak;

(c) untuk melindungi khazanah negara yang mempunyai nilai seni, sejarah atau purba;

(d) yang selainnya terletak dalam pengecualian yang dibenarkan oleh Perkara XX dan XXI Perjanjian Am Tarif dan Perdagangan 1994 berkenaan dengan perdagangan dalam barangan dan Perkara XIV dan XIV bis GATS yang berkenaan dengan perdagangan dalam perkhidmatan; dan

(e) atas sebab-sebab kecermatan atau untuk menentukan keutuhan sistem kewangan, sebagaimana yang diperuntukkan oleh Lampiran mengenai Perkhidmatan Kewangan dalam Perjanjian Am mengenai Perdagangan dalam Perkhidmatan.

PERKARA 9

1. Pihak-Pihak berkenaan menubuhkan suatu Jawatankuasa Perdagangan Bersama ("Jawatankuasa") untuk membincangkan langkah-langkah bagi memperluaskan perdagangan dalam barangan, perkhidmatan

dan pelaburan antara kedua-dua negara mereka dan isu-isu yang berbangkit daripada pelaksanaan Perjanjian ini.

2. Jawatankuasa ini hendaklah bermesyuarat di peringkat Menteri atau pegawai kanan sekurang-kurangnya sekali tiap-tiap lapan belas bulan secara bergilir-gilir di New Zealand dan Malaysia. Jawatankuasa ini hendaklah:

(a) mengawasi dan mengkaji semula kemajuan dalam kerjasama ekonomi, perdagangan dan pelaburan duahala antara Pihak-Pihak berkenaan;

(b) mengenalpasti peluang yang boleh menyumbang kepada kemajuan hubungan ekonomi, perdagangan dan pelaburan antara Pihak-Pihak berkenaan dan membuat syor mengenainya untuk dikemukakan kepada badan-badan yang berkenaan;

(c) bertindak sebagai suatu forum bagi rundingan antara Pihak-pihak berkenaan mengenai isu-isu perdagangan dan pelaburan duahala yang tertentu;

(d) mengenalpasti dan berusaha ke arah menyingkirkan halangan terhadap aliran perdagangan dan pelaburan; dan

(e) mengkaji semula, sebagaimana yang patut, perkembangan kepentingan bersama dalam kerjasama ekonomi, perdagangan dan pelaburan pelbagaihala dan serantau.

3. Pihak-Pihak berkenaan beleh mendapatkan nasihat sektor perniagaan di negara masing-masing mengenai isu-isu yang dibincangkan atau kerja yang diusahakan oleh Jawatankuasa ini. Wakil-wakil perniagaan boleh diminta menyertai mesyuarat-mesyuarat Jawatankuasa apabila kedua-dua Pihak berkenaan bersetuju bahawa ia bersesuaian.

PERKARA 10

1. Pihak-Pihak berkenaan boleh berunding pada bila-bila masa, atas permintaan mana-mana daripada mereka, mengenai apa-apa perkara yang menyentuh perjalanan Perjanjian Ini atau mengenai hubungan perdagangan dan pelaburan di antara mereka dan hendaklah cuba menyelesaikan apa-apa pertikaian yang berbangkit tanpe apa-apa kelewatan yang tidak munasabah.

2. Permintaan untuk rundingan hendaklah disertakan dengan penjelasan bertulis menganai perkara yang hendak dibincangkan dan rundingan hendaklah diadakan dalam masa tiga puluh hari dari permintaan itu atau sebagaimana yang dipersetujui bersama selainnya.

PERKARA 11

KEMENTERIAN HAL-EHWAL LUAR NEGERI DAN PERDAGANGAN, bagi pihak Kerajaan New Zealand, dan

KEMENTERIAN PERDAGANGAN ANTARABANGSA DAN INDUSTRI, bagi pihak Kerajaan Malaysia

hendaklah bertanggungjawab bagi penyelarasan dan pelaksanaan Perjanjian Ini.

PERKARA 12

1. Pihak-Pihak berkenaan boleh mempersetujui apa-apa ubahsuaian, atau tambahan kepada, Perjanjian Ini, termasuk untuk memperluaskan bidangnya.

2. Apabila dipersetujui sedemikian, dan diluluskan mengikut prosedur undang-undang terpakai Pihak-Pihak berkenaan, suatu ubahsuaian atau tambahan hendaklah merupakan satu bahagian integral Perjanjian ini.

3. Apa-apa perubahan atau ubahsuaian Perjanjian ini tidak menjejaskan hak dan obligasi yang berbangkit daripada Perjanjian ini sebelum tarikh perubahan atau ubahsuaian itu sehingga hak dan obligasi itu dilaksanakan sepenuhnya.

PERKARA 13

Perjanjian ini tidak terpakai bagi Tokelau melainkan jika Pihak-Pihak berkenaan saling bertukar nota yang mempersetujui terma-terma yang atasnya Perjanjian ini akan terpakai.

PERKARA 14

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa apabila salesai pertukaran nota antara Pihak-Pihak berkenaan yang memberitahu satu sama lain bahawa segala prosedur dalaman yang perlu untuk melaksanakan Perjanjian ini telah diselesaikan.

PERKARA 15

Perjanjian ini hendaklah terus berkuatkuasa bagi tempoh lima (5) tahun dari tarikh ia mula berkuatkuasa. Kemudian daripada itu ia hendaklah terus berkuatkuasa sehingga habisnya tempoh 180 hari dari tarikh yang padanya satu Pihak berkenaan memberitahu Pihak berkenaan yang lain secara bertulis mengenai niatnya untuk menamatkan Perjanjian ini.

PERKARA 16

Peruntukan-peruntukan Perjanjian ini hendaklah terpakai, walaupun selepas penamatannya, bagi kontrak-kontrak yang dibuat semasa tempoh keesahan Perjanjian ini tetapi yang belum dilaksanakan sepenuhnya pada hari penamatan Perjanjian Ini.

Dalam MENYAKSIKAN HAL DI ATAS, yang bertandatangan di bawah, yang diberikuasa dengan sewajarnya oleh Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini dalam dua salinan asal, satu dalam Bahasa Inggeris dan satu dalam Bahasa Malaysia, kedua-dua teks sama sah. Jika terdapat apa-apa perselisihan antara teks-teks Perjanjian ini, maka teks Bahasa Inggeris hendaklah mengatasi.

DIBUAT di Kuala Lumpur pada 17th haribulan Oktober 1997.

BAGI PIHAK KERAJAAN NEW ZEALAND

BAGI PIHAK KERAJAAN MALAYSIA

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD DE COOPÉRATION COMMERCIALE ET ÉCONOMIQUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie (désignés ci-après par "les Parties"),

Désireux de renforcer l'amitié et l'esprit de coopération entre les Parties;

Désireux de développer davantage et de consolider leur commerce bilatéral et leurs relations économiques sur une base d'égalité et de bénéfice mutuel;

Réaffirmant l'importance de promouvoir un environnement plus libéral et adéquat pour le commerce international dans le domaine des marchandises, des services et des investissements;

Considérant la nécessité de faciliter un plus grand accès à leurs marchés respectifs et d'éviter de nouvelles barrières au commerce et à l'investissement;

Convaincus du rôle essentiel de l'investissement privé tant national qu'étranger pour le renforcement de la croissance, la création d'emplois, l'élargissement du commerce, le progrès technologique et le développement économique;

Reconnaissant que l'investissement étranger direct apporte des bénéfices à chacun des pays;

Cherchant à établir un mécanisme bilatéral de consultation pour renforcer la coopération commerciale et économique entre leurs deux pays; et

Tenant compte de leur appartenance à l'Organisation Mondiale du Commerce ("OMC") et notant que le présent Accord ne porte pas préjudice aux droits et obligations des Parties selon les termes de l'Accord de Marrakech instituant l'OMC ("Accord de l'OMC").

Les Parties sont convenues de ce qui suit :

Article 1

Les Parties prendront toutes mesures appropriées, dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans chaque pays, pour faciliter, renforcer et diversifier le commerce et, de manière générale, encourager la coopération économique entre les deux pays.

Article 2

Les Parties encourageront les entreprises appropriées et les organisations des deux pays à évaluer la portée d'un accroissement du commerce et des investissements et, quand c'est possible, à conclure des contrats ou autres arrangements qui seraient mutuellement acceptables.

Article 3

1. Les Parties s'accorderont l'un l'autre la clause de la nation la plus favorisée pour toutes les questions relatives à l'importation et/ou l'exportation des marchandises et aux mesures affectant le commerce dans les services qui soient conformes aux obligations acceptées par chaque Partie selon les termes de l'OMC.

2. En application du présent article, le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande appliquera son tarif normal, sauf pour ce qui est des produits bénéficiant dans le tarif néo-zélandais des préférences spéciales accordées en vertu du Système généralisé de préférences tarifaires aux pays en développement, préférences qui continueront à s'appliquer aussi longtemps que le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande considère que les conditions s'y prêtent et dans la mesure où il estime que ces conditions existent.

Article 4

Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas :

(a) Aux préférences ou avantages accordés par l'un ou l'autre des Parties en raison de sa participation à une union douanière ou à une zone de libre-échange ou à un accord provisoire relatif à la formation d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange;

(b) Aux préférences ou avantages tarifaires qui ont été ou qui pourraient être accordés par le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, conformément à ses droits et obligations internationales pertinentes à tout pays ou territoire faisant actuellement ou ayant précédemment fait partie du Commonwealth des Nations;

(c) Aux préférences et avantages accordés par le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande en application de l'Accord régional de commerce et de coopération économique du Pacifique sud;

(d) Aux préférences et avantages accordés conformément au Système Global de préférences commerciales ou à tout autre système qui soit conforme aux règles de l'OMC.

Article 5

Les Parties doivent s'efforcer de faciliter le transit des marchandises commerciales conformément au présent Accord et accepter :

(a) De faciliter le libre transit de marchandises en provenance du territoire de l'une ou l'autre Partie destinées à une tierce partie; et

(b) De faciliter le libre transit de marchandises provenant du territoire d'une tierce partie et destinées à l'une ou l'autre des Parties.

Article 6

Afin de développer le commerce entre les deux pays et sous réserve des lois et règlements en vigueur, les deux pays exempteront du paiement des droits d'importation et autres taxes les articles destinés à être exposés dans les foires et expositions qui ont été importés temporairement directement ou indirectement du territoire de l'autre pays. Ces articles et

échantillons ne seront pas cédés dans le pays dans lequel ils ont été importés sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente de ce pays et sans que soient acquittés les droits appropriés d'importation et autres taxes, le cas échéant.

Article 7

Tous les paiements découlant du commerce et d'autres transactions entre les deux pays seront effectués dans une devise aisément convertible et conformément à la législation relative au change en vigueur dans les deux pays.

Article 8

À condition qu'elles ne contreviennent aux droits et aux obligations des Parties conformément à l'Accord de l'OMC ou ne constituent des règles arbitraires ou une discrimination injustifiable, rien dans le présent Accord ne pourra empêcher que l'une ou l'autre des Parties adopte ou mette en uvre des mesures :

(a) De santé publique, de moral public, d'ordre et de sécurité;

(b) De protection des plantes et des animaux contre les maladies et les épidémies;

(c) De protection des trésors artistiques, historiques et archéologiques;

(d) Qui autrement feraient partie des exceptions prévues par les Articles XX et XXI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 en ce qui concerne le commerce des marchandises et les Articles XIV et XIV bis de GATS (Accord général sur le commerce des services) en ce qui concerne le commerce des services;

(e) Pour des raisons de prudence ou pour assurer l'intégrité du système financier tel que le prévoit l'annexe sur les services financiers de l'Accord général sur le commerce des services.

Article 9

1. Les Parties établiront une Commission commune du commerce (la Commission) qui discutera des mesures à prendre pour l'élargissement du commerce des marchandises, des services, des investissements entre les deux pays ainsi que des questions qui pourraient se poser lors de l'application du présent Accord.

2. La Commission commune du Commerce se réunira au niveau ministériel ou de hauts fonctionnaires une fois tous les dix-huit mois au minimum, alternativement en Nouvelle-Zélande ou en Malaisie. La Commission :

(a) Évaluera et examinera les progrès bilatéraux accomplis dans le domaine économique, commercial et également dans la coopération en matière d'investissement entre les deux pays;

(b) Identifiera les opportunités qui peuvent contribuer au développement des relations économiques, commerciales et à celles ayant trait à l'investissement entre les Parties et fera des recommandations qui seront soumises aux organes appropriés;

(c) Servira de forum pour des consultations entre les Parties sur des questions spécifiques de commerce et d'investissement;

(d) Identifiera et travaillera à éliminer des distorsions dans le flux du commerce et des investissements; et

(e) Examinera, si c'est nécessaire, les moyens de développer des intérêts communs pour la coopération économique régionale et multilatérale et la coopération en matière d'investissement.

3. Les Parties pourront solliciter les conseils du secteur d'affaires dans leurs pays respectifs sur les questions discutées ou le travail entrepris par la Commission. Des représentants des milieux d'affaires peuvent être sollicités pour participer aux réunions de la Commission si les deux Parties en estiment la nécessité.

Article 10

1. À n'importe quel moment et à la demande de l'une ou de l'autre , les Parties peuvent engager des consultations sur toute question relative à l'application du présent Accord ou sur le commerce et des relations d'investissement entre eux et chercheront à résoudre dans des délais raisonnables tout différend qui pourrait surgir.

2. Une demande de consultations doit être accompagnée par une note écrite sur le sujet qui sera discuté et des consultations devront s'engager trente jours après la requête ou à une date sur laquelle les deux parties ont accepté.

Article 11

Le Ministère des Affaires Étrangères et du Commerce, au nom du Gouvernement de la Nouvelle- Zélande et

Le Ministère du Commerce International et de l'Industrie, au nom du Gouvernement de la Malaisie,

auront la responsabilité de la coordination et la mise en uvre du présent Accord.

Article 12

1. Les Parties peuvent décider de modifier ou d'ajouter d'autres clauses à cet Accord y compris d'en élargir la portée.

2. Une modification ou un rajout seront considérés comme faisant partie intégrante du présent Accord s'ils ont été acceptés et approuvés conformément aux procédures juridiques applicables des Parties.

3. Tout changement ou modification du présent Accord sera effectué dans le respect des droits et obligations découlant du présent Accord avant la date du changement ou de la modification jusqu'à ce que ces droits et obligations soient pleinement appliqués.

Article 13

Le présent Accord ne s'appliquera pas à Tokélaou à moins que les Parties procèdent à un échange de notes précisant les termes auxquels le présent Accord s'applique.

Article 14

Le présent Accord entrera en vigueur à la suite d'un échange de notes dans lesquelles les Parties se seront mutuellement notifiées que toutes les procédures internes nécessaires pour l'application du présent Accord ont été accomplies.

Article 15

Le présent Accord entrera en vigueur pour une période de cinq (5) ans à partir de la date de son entrée en vigueur et le restera jusqu'à l'expiration d'une période de 180 jours à compter de la date à laquelle une Partie aura informé l'autre de son intention de le dénoncer.

Article 16

Les dispositions du présent Accord continueront de s'appliquer après sa dénonciation aux contrats qui étaient valables lors de la période de sa validité et dont les effets vont au-delà de la date de dénonciation du présent Accord.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord en deux exemplaires originaux en anglais et en Bahasa Malaisie, les deux textes faisant foi. En cas de malentendu sur l'interprétation des textes, le texte anglais prévaudra.

Fait à Kuala Lumpur le 17 octobre 1997.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

LOCKWOOD SMITH

Pour le Gouvernement de Malaisie :

DATO' SERI RAFIDAH AZIZ

No. 35428

New Zealand
and
Fiji

Exchange of letters constituting an agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Fiji on arrangements for the visit by a New Zealand Defence Force contingent to the Republic of Fiji for Exercise Tropic Dusk 98. Suva, 28 July 1998

Entry into force: *28 July 1998, in accordance with the provisions of the said letters*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 21 January 1999*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Nouvelle-Zélande
et
Fidji

Échange de lettres constituant un accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République des Fidji relatif aux arrangements en vue de la visite d'un contingent de la force de défense de la Nouvelle-Zélande aux Fidji pour l'exercice Tropic Dusk 98. Suva, 28 juillet 1998

Entrée en vigueur : *28 juillet 1998, conformément aux dispositions desdites lettres*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 21 janvier 1999*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 35429

United Nations
and
Chile

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Government of Chile for the bolding of a Workshop on the possible establishment of a permanent forum for indigenous peoples, organized by the Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights and the United Nations Center for Human Rights in collaboration with the Government of Chile, to be held in Santiago de Chile, from 30 June to 2 July 1997 (with annex). Geneva, 29 May 1997

Entry into force: *29 May 1997, in accordance with its provisions*

Authentic text: *Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 1 January 1999*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Organisation des Nations Unies
et
Chili

Echange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement du Chili en vue de la tenue d'une Réunion de travail sur l'établissement possible d'un forum permanent pour les peuples indigènes, organisé par le Bureau du Haut Commissaire aux droits de l'homme des Nations Unies et le Centre pour les droits de l'homme des Nations Unies en collaboration avec le Gouvernement du Chili, devant se tenir à Santiago (Chili), du 30 juin au 2 juillet 1997 (avec annexe). Genève, 29 mai 1997

Entrée en vigueur : *29 mai 1997, conformément à ses dispositions*

Texte authentique : *espagnol*

Enregistrement auprès dn Secrétariat des Nations Unies : *d'office, 1er janvier 1999*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 35430

China (for Hong Kong Special Administrative Region)
and
Pakistan

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Islamic Republic of Pakistan concerning air services (with anuex and related letter). Hong Kong, 17 Fehruary 1998

Entry into force: *17 February 1998 by signature, in accordance with article 20*

Authentic text: *English*

Authentic texts of the related letter: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the Uuited Nations: *China, 25 January 1999*

Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong)
et
Pakistan

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République islamiqe du Pakistan relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 17 février 1998

Entrée en vigueur : *17 février 1998 par signature, conformément à l'article 20*

Texte authentique : *anglais*

Textes authentiques de la lettre connexe : *anglais et chinois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the Islamic Republic of Pakistan (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the Islamic Republic of Pakistan,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Islamic Republic of Pakistan, Secretary, Ministry of Defence, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Islamic Republic of Pakistan has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

(a) The right to fly across its area without landing;

(b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Islamic Republic of Pakistan or its nationals.

(b) The Government of the Islamic Republic of Pakistan shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that

that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Islamic Republic of Pakistan or its nationals;

(ii) In the case of the Government of the Islamic Republic of Pakistan, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for

the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

(a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefit attaching to it; and

(d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Islamic Republic of Pakistan shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Islamic Republic of Pakistan shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such

form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the Islamic Republic of Pakistan and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Islamic Republic of Pakistan and, where required, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Islamic Republic of Pakistan for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the Islamic Republic of Pakistan shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where required, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the

other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew,

carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Cónversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the Islamic Republic of Pakistan on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Islamic Republic of Pakistan shall have the right to convert and remit to the Islamic Republic of Pakistan from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or

through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, without any restriction, such transportation. For the avoidance of doubt, the sale and purchase of such transportation may be effected in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. Approval of Schedules

The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, not later than 30 days prior to the inauguration of services on the specified routes, the flight schedules including the types of aircraft to be used. Any subsequent modification in an operational programme of the designated airlines of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 14. User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 15. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 16. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 17. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 18. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong this 17th day of February 1998 in the English language.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government
of the Islamic Republic of Pakistan:

IFTIKHAR ALI KHAN

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region--intermediate points--points in the Islamic Republic of Pakistan--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in the Islamic Republic of Pakistan in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the Islamic Republic of Pakistan or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Islamic Republic of Pakistan:

Points in the Islamic Republic of Pakistan--intermediate points--Hong Kong Special Administrative Region--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Islamic Republic of Pakistan may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the Islamic Republic of Pakistan in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the Islamic Republic of Pakistan.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE DU PAKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan (ci-après dénommés "les Parties contractantes"),

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République islamique du Pakistan,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de la République islamique du Pakistan, le Secrétaire, Ministère de la défense ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

c) L'expression "zone" en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong désigne l' le de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires et, en ce qui concerne la République islamique du Pakistan a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe audit Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris les Annexes et tous amendements apportés

à la Convention ou à ses Annexes, qui s'appliquent aux deux Parties contractantes dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir.

b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la Section correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et routes sont ci-après appelés "les services agréés" et "les routes spécifiées" respectivement. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris le courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou de rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif

de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République islamique du Pakistan ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de la République islamique du Pakistan a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République islamique du Pakistan ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement de la République islamique du Pakistan si ce dernier n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent Article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République islamique du Pakistan sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des

deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services agrées, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent Article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la "même route" visent la route exploitée et non la route spécifiée.

4. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République islamique du Pakistan doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Il est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent Article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes.

10. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre la République islamique du Pakistan et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la République islamique du Pakistan et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la République islamique du Pakistan pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que la République islamique du Pakistan doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 10 du présent Article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées

alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits l'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits l'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent Article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent Article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent Article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région l'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté

de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à la Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent Article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Dans le cas où une Partie contractante ne respecte pas les dispositions du présent Article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus

pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer dans ladite Région hors de la République islamique du Pakistan, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées de la République islamique du Pakistan ont le droit de convertir et de transférer hors de la Région administrative spéciale de Hong Kong vers la République islamique du Pakistan, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnel d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter sans restriction aucune ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Approbation des horaires et fréquence

L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante soumet à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, 30 jours au moins avant l'inauguration des services sur les routes spécifiées, les horaires et la fréquence des vols, y compris les types d'appareils qui seront utilisés. Toutes modifications ultérieures au programme des opérations des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 14. Redevances d'usage

1. L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou que ces dernières per-

mettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 15. Consultations

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 16. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Prési-

dent estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent Article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours à partir de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont dounés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent Article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 17. Amendements

Tout amendement apporté au présent Accord, convenu par les Parties contractantes, entre en vigueur après confirmation écrite de la part des Parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ce dernier prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 17 février 1998 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement
de la République islamique du Pakistan :

IFTIKHAR ALI KHAN

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - Points intermédiaires - Points en République islamique du Pakistan - Points au-delà

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires en République islamique du Pakistan et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme point l'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points en République islamique du Pakistan, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la République islamique du Pakistan :

Points en République islamique du Pakistan - Poimts intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - Points au-delà

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la République islamique du Pakistan peuvent lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points en République islamique du Pakistan, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient un point en République islamique du Pakistan.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf sur décision prise conjointement par les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

RELATED LETTER—LETTRE CONNEXE

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府決定授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府與巴基斯坦伊斯蘭共和國政府民航協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九八年二月十二日於北京

[TRANSLATION — TRADUCTION][1]

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government has decided to authorize the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Islamic Republic of Pakistan concerning Air Services.

Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 12 February 1998

Chief Executive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

1. Translation supplied by the Government of China — Traduction fournie par le Gouvernement chinois.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central a décidé d'autoriser le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure l'Accord entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan relatif aux services aériens.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 12 février 1998

[M. TUNG Chee Hwa]
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine

No. 35431

China (for Hong Kong Special Administrative Region)
and
Israel

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the State of Israel concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 19 March 1998

Entry into force: *8 September 1998 by notification, in accordance with article 22 with the exception of article 9, in accordance with article 9 (6)*

Authentic texts: *English and Hebrew*

Authentic texts of the related letter: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 25 January 1999*

Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong)
et
Israël

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la Répnblique populaire de Chine et le Gouvernement de l'Etat d'Israël relatif anx services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 19 mars 1998

Entrée en vigueur : *8 septembre 1998 par notification, conformément à l'article 22 a l'exception de l'article 9, conformement au paragraphe 6 de l'article 9*

Textes authentiques : *anglais et hébreu*

Textes authentiques de la lettre connexe : *anglais et chinois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the State of Israel (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the State of Israel,

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the State of Israel has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

(a) The right to fly across its area without landing;

(b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed services on a specified route the designated airline of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the State of Israel or its nationals.

(b) The Government of the State of Israel shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights

specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the State of Israel or its nationals;

(ii) In the case of the Government of the State of Israel, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load

factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

(a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

(d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the State of Israel shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airline to such tariff, or because the other designated airline is not operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the State of Israel shall be filed with the aeronautical authorities of the Con-

tracting Parties by the designated airline seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) (a) The tariffs to be charged by the designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the State of Israel and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the State of Israel and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airline of the State of Israel for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the State of Israel shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the

other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Avoidance of Double Taxation

(1) Income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including participation in a pool service, a joint air transport operation or an international operating agency, which are subject to tax in the area of that Contracting Party shall be exempt from income tax, profits tax and all other taxes on income or profits imposed in the area of the other Contracting Party.

(2) Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from taxes of every kind and description on capital and assets imposed in the area of the other Contracting Party.

(3) Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed in the area of the other Contracting Party.

(4) For the purposes of this Article:

(a) The term "income or profits" includes revenues and gross receipts from the operation of aircraft for the carriage of persons, livestock, goods, mail or merchandise in international traffic including:

(i) The charter or rental of aircraft;

(ii) The sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, either for the airline itself or for any other airline; and

(iii) Interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic;

(b) The term "international traffic" means any carriage by an aircraft except when such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;

(c) The term "airline of one Contracting Party" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of the State of Israel, an airline substantially owned and effectively controlled by the Government of the State of Israel or its nationals;

(d) The term "competent authority" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions, and, in the case of the State of Israel, the State Revenue Administration, Ministry of Finance, or their authorised representative.

(5) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 18 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(6) Notwithstanding Article 22 (Entry into Force) each Contracting Party shall notify to the other the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Article and the Article shall thereupon have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement enters into force;

(b) In the State of Israel, for any year of assessment beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which this Agreement enters into force.

(7) Notwithstanding Article 20 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given;

(b) In the State of Israel, for any year of assessment beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which notice is given.

(8) This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exemptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

Article 10. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 11. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. Conversion and Remittance of Revenue

Based on the principle of reciprocity:

(1) The designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the State of Israel on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airline of the State of Israel shall have the right to convert and remit to the State of Israel from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 13. Airtime Representation and Sales

(1) The designated airline of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airline of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 14. User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airline operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 15. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own area of aircraft engaged in international air navigation, or related to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, or departure from or while within the said area.

(2) The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to or departure from its area of passengers, crew or cargo on aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the area of the other Contracting Party.

Article 16. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

Article 17. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its

own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 19. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force on the date the Contracting Parties have notified each other in writing that their respective necessary procedures have been fulfilled.

Article 20. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 21. Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date on which both Contracting Parties give written notification to each other that their necessary procedures for entry into force have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong, this 19th day of March, 1998, which corresponds to the 21st day of Adar, 5758, in the English and Hebrew languages, both texts being equally authoritative. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government
of the State of Israel:

ZOHAR RAZ

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region: Hong Kong Special Administrative Region--intermediate points--points in the State of Israel--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in the State of Israel in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the State of Israel or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline of the State of Israel:

Points in the State of Israel--intermediate points--Hong Kong Special Administrative Region-- points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline of the State of Israel may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the State of Israel in any order, and intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the State of Israel.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

הערות:

1. נקודות השירות בנתיבים המפורטים לעיל תיקבענה במשותף ע"י הצדדים המתקשרים.

2. המוביל האווירי של מדינת ישראל רשאי בחלק מהטיסות או בכולן להימנע מביקור בנקודות כלשהן בנתיבים המפורטים לעיל, והוא רשאי לשרת נקודות במדינת ישראל בכל סדר, ונקודות ביניים בכל סדר, ונקודות שמעבר בכל סדר, בתנאי שהשירותים המוסכמים בנתיבים אלה מתחילים במדינת ישראל.

3. לא תועלה תנועה על הסיפון בנקודת ביניים או בנקודה שמעבר ותורד בנקודות באזור המנהלי המיוחד הונג קונג או להיפך, למעט כפי שהצדדים המתקשרים עשויים לקבוע מעת לעת במשותף.

4. לא יינתן שירות לנקודה בסין שביבשת כנקודת ביניים או כנקודה שמעבר.

נספח

לוח נתיבים

חלק 1

נתיבים שיפעיל המוביל האווירי המיועד של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג:

האזור המנהלי המיוחד הונג קונג-נקודות ביניים-נקודות במדינת ישראל-נקודות שמעבר

הערות:

1. נקודות השירות בנתיבים המפורטים לעיל תיקבענה במשותף ע"י הצדדים המתקשרים.

2. המוביל האווירי של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג רשאי בחלק מהטיסות או בכולן להימנע מביקור בנקודות כלשהן בנתיבים המפורטים לעיל, והוא רשאי לשרת נקודות ביניים בכל סדר, ונקודות במדינת ישראל בכל סדר, ונקודות שמעבר בכל סדר, בתנאי שהשירותים המוסכמים בנתיבים אלה מתחילים באזור המנהלי המיוחד הונג קונג.

3. לא תועלה תנועה על הסיפון בנקודת ביניים או בנקודה שמעבר ותורד בנקודות במדינת ישראל או להיפך, למעט כפי שהצדדים המתקשרים עשויים לקבוע מעת לעת במשותף.

4. לא יינתן שירות לנקודה בסין שביבשת כנקודת ביניים או כנקודה שמעבר.

חלק 2

נתיבים שיפעיל המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל:

נקודות במדינת ישראל-נקודות ביניים-האזור המנהלי המיוחד הונג קונג-נקודות שמעבר

סעיף 22
כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים המתקשרים הודעות בכתב זה לזה שהדרישות הפנימיות לכניסה לתוקף בכל אחת מהן מולאו.

ולראיה, החתומים מטה, שהוסמכו לכך כיאות איש ע"י ממשלתו, חתמו על ההסכם הנוכחי.

נעשה בשני עותקים בהונג קונג ביום 19 במרס 1998, שהוא יום כא' באדר התשנ"ח, בלשונות אנגלית ועברית, ושני הנוסחים מהימנים באותה מידה. במקרה של חבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת האזור המנהלי
המיוחד הונג קונג של
הרפובליקה העממית של סין

סטיוון איפ

בשם ממשלת מדינת ישראל

זוהר ר

7. החלטת בית דין תחייב את שני הצדדים המתקשרים.

8. כל צד מתקשר יישא בעלויות הבורר שהוא מינה. בעלויות האחרות של בית הדין יתחלקו הצדדים המתקשרים שווה בשווה, לרבות תוצאות כלשהן שנצברו ע"י הנשיא או סגן הנשיא של מועצת הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית בעת יישום הנהלים שבס"ק 2 ב' לסעיף זה.

סעיף 19
תיקון

כל תיקון להסכם זה המוסכם ע"י הצדדים המתקשרים ייכנס לתוקף בתאריך שבו יודיעו הצדדים המתקשרים זה לזה בכתב שהנהלים הדרושים של כל אחד מהם מולאו.

סעיף 20
סיום

צד מתקשר אחד רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. ההסכם יבוא לידי סיום בחצות (במקום קבלת ההודעה) מיד לפני יום השנה הראשון של תאריך קבלת ההודעה האמורה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם כן ההודעה האמורה נמשכת בהסכמה לפני תום פרק זמן זה.

סעיף 21
רישום אצל הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית

הסכם זה וכל תיקון בו יירשמו אצל הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

2. אם לא עלה בידי הצדדים המתקשרים ליישב את המחלוקת במשא ומתן, רשאים הם להביא אותה בפני אדם או גוף ככל שיסכימו עליו, או, לבקשת צד מתקשר, היא תובא להכרעתו של בית-דין של שלושה בוררים אשר יורכב באופן הבא:

א. בתוך 30 ימים אחרי קבלת בקשה לבוררות, כל צד מתקשר ימנה בורר אחד. אזרח של מדינה שלישית היכולה להיחשב כנייטרלית במחלוקת, אשר ישמש כנשיא בית הדין, ימונה כבורר השלישי בהסכמה בין שני הבוררים, בתוך 60 יום ממינויו של השני;

ב. אם במסגרת מגבלות הזמן הנ"ל לא נעשה מינוי כלשהו, צד מתקשר רשאי לבקש שנשיא מועצת הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית יבצע את המינויים הדרושים בתוך 30 ימים. אם נראה לנשיא כי הוא אזרח של מדינה שאינה יכולה להיחשב כנייטרלית במחלוקת, סגן הנשיא הבכיר ביותר שאינו פסול מנימוק זה יבצע את המינוי.

3. למעט לפי הוראות סעיף זה או כפי שהוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים, בית הדין יקבע את גבולות סמכות השיפוט שלו ויקבע לעצמו את סדרי הנהל. לפי הנחיית בית הדין, או לבקשת צד מתקשר, תתקיים ועידה לקביעת הנושאים המדויקים שיועמדו לבוררות והנהלים המוגדרים שינהגו לפיהם לא יאוחר מ-30 ימים אחרי השלמת הרכב בית הדין.

4. למעט כפי שהוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים או שנקבע ע"י בית הדין, כל צד יגיש מזכר בתוך 45 ימים אחרי השלמת הרכב בית הדין. את התשובות יש להגיש 60 ימים לאחר מכן. בית הדין יקיים שימוע לבקשת צד מתקשר, או לפי שיקול דעתו, בתוך 30 יום אחרי מועד הגשת התשובות.

5. בית הדין ישתדל למסור החלטה בכתב בתוך 30 ימים אחרי השלמת השימוע, או אם לא התקיים שימוע, אחרי התאריך שבו התקבלו שתי התשובות. ההחלטה תתקבל ברוב קולות.

6. צד מתקשר רשאי להגיש בקשה להבהרת ההחלטה בתוך 15 ימים אחרי שהתקבלה וההבהרה האמורה תוצא בתוך 15 יום מתאריך הבקשה האמורה.

2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר הנוגעים לכניסה או ליציאה משטח ארצו של נוסעים, צוות, או מטען על כלי טיס, כגון תקנות הנוגעות לכניסה, מכס, הגירה והסגר, יקוימו על ידי נוסעים, צוות או מטען כאמור, או מטעמם, או בידי המוביל האווירי של צד מתקשר עם כניסתו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, בצאתו ממנו ובעת שהותו בו.

סעיף 16
הכרה בתעודות וברישיונות

תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י צד מתקשר אחד ועודם בתוקף, יוכרו כתקפים ע"י הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, בתנאי שהדרישות שלפיהן התעודות והרישיונות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף שוות לאמות המידה המזעריות העשויות להיקבע בהתאם לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, שנפתחה להתימה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944 או גבוהות מהן.

סעיף 17
התייעצות

צד מתקשר אחד רשאי לבקש בכל עת התייעצויות בנוגע ליישום הסכם זה, לפרשנותו, להחלתו או לתיקונו. התייעצויות כאמור, אשר יכול שתתקיימנה בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים, תחלנה בתוך 60 ימים מתאריך קבלת בקשה בכתב כאמור ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם כן הוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 18
יישוב מחלוקות

1. אם התעוררה בין הצדדים המתקשרים מחלוקת בנוגע לפירושו או להחלתו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים תחילה ליישב אותה במשא ומתן.

סעיף 14
היטלי משתמש

1. המונח "היטל משתמש" פירושו היטל שהרשויות המוסמכות מטילות או מתירות להטיל על מובילים אווירייים לשם אספקת רכוש או מתקנים של נמל התעופה או מתקני תעופה, לרבות מתקנים ושירותים קשורים, לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם.

2. צד מתקשר לא יטיל או יתיר הטלה על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר היטלי משתמש הגבוהים מאלה המוטלים על המוביל האווירי שלו המפעיל שירותים אווירייים בין-לאומיים דומים.

3. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בנושאי היטלי משתמש בין ארגוני הגבייה המוסמכים שלו לבין המובילים האווירייים המשתמשים בשירותים ובמתקנים שמספקים ארגוני הגבייה האמורים, מקום שמעשי, באמצעות הארגונים המייצגים של המובילים האווירייים. יש לתת למשתמשים הודעה סבירה על כל חצעה לשינויים בהיטלי משתמש על מנת לאפשר להם להביע את דעתם לפני ביצוע השינויים. כל צד מתקשר יוסיף ויעודד את רשויות הגביה המוסמכות שלו ואת המשתמשים האמורים להחליף ביניהם מידע נאות בנוגע להיטלי משתמש.

סעיף 15
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בין-לאומית, או הקשורים להפעלתו ולהטסתו של כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטחו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח האמור, בשהותם בו או ביציאתם ממנו.

סעיף 12
המרה והעברה של הכנסות

בהתבסס על עקרון החדדיות:

1. למוביל האווירי המיועד של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג תהיה הזכות להמיר ולהעביר לאזור המנהלי המיוחד הונג קונג ממדינת ישראל לפי דרישה עודפים של הכנסות מקומיות על סכומים שהוצאו במקום. למוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל תהיה הזכות להמיר ולהעביר למדינת ישראל מהאזור המנהלי המיוחד הונג קונג לפי דרישה עודפים של הכנסות מקומיות על סכומים שהוצאו במקום.

2. ההמרה וההעברה של ההכנסות האמורות תותרנה בלי הגבלה לפי שער החליפין בר ההחלה על עסקאות שוטפות שבתוקף במועד שבו ההכנסות האמורות מוגשות להמרה ולהעברה, ולא תהיינה כפופות לחיטלים כלשהם חוץ מאלה שקובעים כרגיל הבנקים תמורת ביצוע ההמרה וההעברה כאמור.

סעיף 13
ייצוג מוביל אווירי ומכירות

1. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר אחד תהיה הזכות, בהתאם לחוקים ולתקנות של הצד האחר הנוגעים לכניסה, שהייה ותעסוקה, להביא לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ולהחזיק שם את אנשי הסגל הניהולי, הטכני והמבצעי שלו ומומחים אחרים הדרושים לצורך אספקת תחבורה אווירית.

2. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות לעסוק במכירה חופשית של הובלה אווירית במטבע מקומי, ישירות או באמצעות סוכנים. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות למכור, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש, הובלה כאמור במטבע מקומי או בכל מטבע אחר הניתן להמרת חופשית.

הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטחו, ומפעילים של נמלי תעופה שבשטחו, לפעול בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.

4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו בפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטענים-יד, כבודה, מטען וציוד לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם ברוח אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטיחות מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני תעופה, כל צד מתקשר יסייע לצד המתקשר האחר ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.

סעיף 11
אספקת נתונים סטטיסטיים

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, הצהרות סטטיסטיות תקופתיות או אחרות ככל שנדרש באופן סביר לצורך בחינת הקיבולת שמספק המוביל האווירי המיועד של אותו צד מתקשר. הצהרות כאמור תכלולנה את כל המידע הדרוש לקביעת כמות התנועה שמוביל אותו מוביל אווירי בשירותים המוסכמים, וכן את נקודות המוצא והיעד של התנועה האמורה.

א. באזור המנהלי המיוחד הונג קונג, לגבי כל שנת שומה המתחילה ב-1 באפריל בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נמסרה ההודעה או אחרי יום זה;

ב. במדינת ישראל, לגבי כל שנת שומה המתחילה ב-1 בינואר בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נמסרה ההודעה או אחרי יום זה.

8. סעיף זה יחדל להיות בתוקף במקרה שייכנס לתוקף בין הצדדים המתקשרים חסכם בדבר מניעת מסי כפל ביחס למסים על הכנסה, שלפיו יוענקו פטורים הדומים לאלה שבסעיף זה.

סעיף 10
ביטחון התעופה

1. כל צד מתקשר שב ומבטיח לצד המתקשר האחר שמחויבותו להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. כל צד מתקשר יפעל במיוחד בהתאם לחוראות הבטיחות בתעופה של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971.

2. כל צד מתקשר יקבל, לפי בקשה, מהצד המתקשר האחר את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפישה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני ניווט, וכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

3. במסגרת קשריהם החדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית ונקבעו כנספחים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ב- 7 בדצמבר 1944. כל צד מתקשר יחייב מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלו או מפעילים של כלי טיס שמקום עסקם

ב. המונח "תחבורה בין-לאומית" פירושו כל הובלה בכלי טיס למעט כאשר ההובלה האמורה היא אך ורק בין מקומות בשטחו של הצד המתקשר האחר;

ג. המונח "מוביל אווירי של צד מתקשר אחד" פירושו, במקרה של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, מוביל אווירי המאוגד ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא באזור המנהלי המיוחד הונג קונג, ובמקרה של מדינת ישראל, מוביל אווירי שהבעלות העיקרית והשליטה המעשית עליו נתונים בידי ממשלת מדינת ישראל או אזרחיה;

ד. המונח "רשות מוסמכת" פירושו, במקרה של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, נציב מס הכנסה או נציגו המוסמך, או כל אדם או גוף המוסמכים למלא כל אחד מהתפקידים המבוצעים כרגע ע"י הנציב או נציגו המוסמך, ובמקרה של מדינת ישראל, מינהל הכנסות המדינה, משרד האוצר, או נציגם המוסמך.

5. הרשויות המוסמכות של הצדדים המתקשרים ישתדלו, באמצעות התייעצויות, ליישב בהסכמה הדדית כל מחלוקת בנוגע לפרשנותו או להחלתו של סעיף זה. סעיף 18 (יישוב מחלוקות) לא יחול על כל סכסוך כאמור.

6. על אף סעיף 22 (כניסה לתוקף), כל צד מתקשר יודיע לצד האחר על השלמת הנהלים הדרושים על פי חוקיו לכניסתו לתוקף של סעיף זה, ולאחר מכן יהיה סעיף זה בתוקף:

א. באזור המנהלי המיוחד הונג קונג, לגבי כל שנת שומה המתחילה ב-1 באפריל בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נכנס הסכם זה לתוקף או אחרי יום זה;

ב. במדינת ישראל, לגבי כל שנת שומה המתחילה ב-1 בינואר בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נכנס הסכם זה לתוקף או אחרי יום זה.

7. על אף סעיף 20 (סיום), מקום שנמסרה הודעה על סיום לפי אותו סעיף, סעיף זה יחדל להיות בר תוקף:

סעיף 9
מניעת מסי כפל

1. הכנסה או רווחים מהפעלת כלי טיס בתחבורה בין-לאומית ע"י מוביל אווירי של צד מתקשר, לרבות השתתפות בשירות ריכוז, בעסק משותף של הובלה אווירית או בסוכנות הפעלה בין-לאומית, הכפופים למס בשטחו של אותו צד מתקשר, יהיו פטורים ממס הכנסה, מס על רווחים וכל המסים האחרים על הכנסה או רווחים המוטלים בשטחו של הצד המתקשר האחר.

2. הון ונכסים של מוביל אווירי של צד מתקשר אחד הקשורים להפעלת כלי טיס בתחבורה בין-לאומית יהיו פטורים ממסים מכל צורה ותיאור המוטלים בשטחו של הצד המתקשר האחר.

3. רווחים מהעברת כלי טיס המופעלים בתעבורה בין-לאומית ומטלטלין השייכים להפעלתם של כלי הטיס האמורים המתקבלים ע"י מוביל אווירי של צד מתקשר אחד יהיו פטורים מכל מס רווחים המוטל בשטחו של הצד המתקשר האחר.

4. למטרות סעיף זה:

א. המונח "הכנסה או רווחים" כולל הכנסות ותקבולים ברוטו מהפעלת כלי טיס להובלת בני אדם, משק חי, טובין, דואר או סחורה בתחבורה בין-לאומית לרבות:

1. תכירה או השכרה של כלי טיס,

2. מכירת כרטיסים או מסמכים דומים, ומתן השירותים הקשורים להובלה האמורה, למען המוביל האווירי עצמו או למען מוביל אווירי אחר; וכן

3. ריבית על כספים הקשורים ישירות להפעלת כלי טיס בתחבורה בין-לאומית.

בסיס של הדדיות מכל דמי המכס, היטלי חבלו ואגרות ותשלומים דומים שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה, גם כאשר הציוד הרגיל האמור והפריטים האחרים האמורים מיועדים לשימוש בחלק כלשהו של הנסיעה המתבצעת מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר.

3. את הציוד הרגיל והפריטים האחרים המאוזכרים בס"ק 1 ו- 2 לסעיף זה ניתן לדרוש להחזיק תחת השגחה או פיקוח של רשויות המכס של הצד המתקשר האחר.

4. את הציוד הרגיל והפריטים האחרים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה ניתן לפרוק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר באישור שלטונות המכס של אותו צד מתקשר אחר. בנסיבות האמורות, הציוד הרגיל האמור והפריטים האמורים ייהנו, על בסיס של הדדיות, מהפטורים לפי הוראות ס"ק 1 לסעיף זה עד לייצואם מחדש או עד שיסולקו כדרך אחרת בהתאם לתקנות המכס. אולם רשויות המכס של הצד המתקשר האחר רשאיות לדרוש שהציוד הרגיל האמור והפריטים האמורים יושמו תחת פיקוחן עד למועד האמור.

5. הפטורים לפי הוראות סעיף זה יהיו זמינים גם במצבים שבהם המוביל האווירי של צד מתקשר אחד התקשר בהסכמים עם מוביל אווירי אחר או מובילים אוויריים אחרים לשם השאלה או העברת בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של הציוד הרגיל והפריטים האחרים המאוזכרים בס"ק 1 ו-2 לסעיף זה, בתנאי שאותו מוביל אווירי אחר או מובילים אוויריים אחרים נהנה או נהנים באופן דומה מפטורים כאמור שהעניק הצד המתקשר האחר.

6. כבודה ומטען במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר יהיו פטורים מדמי מכס, היטלי בלו ואגרות ותשלומים דומים שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה.

הוגשה, הגישו, לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר המבקש אישור לתעריף האמור, הודעה בכתב על אי הסכמה.

ד. רשויות התעופה רשאיות לבטל אישור של כל תעריף כאמור שאושר או נראה כאילו אושר על ידיהן ע"י מתן הודעה של 90 ימים מראש למוביל האווירי המיועד הגובה את התעריף האמור. מוביל אווירי זה יחדל לגבות את התעריף האמור בתום אותה תקופה.

. על אף הוראות ס"ק 5 ו-10 (ג) לסעיף זה, רשויות התעופה של צד מתקשר לא יתנגדו לכל תעריף מוצע שהגישו להם מוביל אווירי מיועד, התואם (כלומר, ברמת מחיר, תנאים ותאריך ופג תוקף אך לאו דווקא בניתוב שמשתמשים בו) לתעריף שנובה מוביל אווירי של אותו צד מתקשר לשירותים בני השוואה בין אותן נקודות או שהוא מגביל יותר או גבוה יותר מאותו תעריף.

סעיף 8
פטור מהיטלים וממסים

כלי טיס המופעלים בשירותים אוויריים בין-לאומיים ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד, הציוד הרגיל שלהם, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית לצריכה, חלפים לרבות מנועים, ואספקה למטוסים (כולל, אך בלי להגביל, פריטים כגון מזון, משקאות וטבק) הנמצאים על כלי הטיס האמור, יקבלו פטור מהצד המתקשר האחר על בסיס של הדדיות מכל דמי המכס, היטלי הבלו ואגרות ותשלומים דומים שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה, בתנאי שהציוד הרגיל האמור והפריטים האחרים האמורים יישארו על כלי הטיס.

ציוד רגיל, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית לצריכה, חלפים לרבות מנועים, ואספקה למטוסים (כולל, אך בלי להגביל, פריטים כגון מזון, משקאות וטבק), טפסים מודפסים לכרטיסים, שטרי מטען, כל חומר מודפס הנושא את סמל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד וחומר פרסום רגיל המופץ בלי תשלום ע"י אותו מוביל אווירי מיועד, שהוכנסו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ע"י אותו מוביל אווירי מיועד או מטעמו, או הועלו על כלי הטיס המופעל ע"י אותו מוביל אווירי מיועד, יקבלו פטור מהצד המתקשר האחר על

8. כפוף לס"ק 9 לסעיף זה, תעריף שנקבע בחתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף מחליף.

9. למעט בהסכמת רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים, ולפרק זמן ככל שיסכימו עליו, תוקף התעריף לא יוארך מכוח ס"ק 8 לסעיף זה:

א. מקום שלתעריף יש תאריך סיום, ליותר מ-12 חודשים אחרי אותו תאריך;

ב. מקום שלתעריף אין תאריך סיום, יותר מ-12 חודשים אחרי התאריך שבו הוגש תעריף מחליף לרשויות התעופה של הצדדים המתקשרים ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר.

10. א. התעריפים שיינבו ע"י המוביל האווירי המיועד של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג להובלה בין מדינת ישראל לבין מדינה אחרת יהיה כפוף לאישור רשויות התעופה של מדינת ישראל, ומקום שמתאים, של המדינה האחרת. התעריפים שיינבו ע"י המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל להובלה בין האזור המנהלי המיוחד הונג קונג לבין מדינה אחרת שאיננה ישראל יהיה כפוף לאישור רשויות התעופה של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, מקום שמתאים, של המדינה האחרת.

ב. כל תעריף מוצע להובלה כאמור יוגש ע"י המוביל האווירי המיועד של חצד המתקשר המבקש את אישור התעריף האמור לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. הוא יוגש בצורה שאותן רשויות התעופה עשויות לדרוש על מנת לגלות את הפרטים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, ולא פחות מ-90 ימים (או פרק זמן קצר יותר ככל שיסכימו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים) לפני התאריך המוצע לכניסה לתוקף. ינהגו בתעריף המוצע כאילו הוגש לרשויות התעופה של צד מתקשר בתאריך שבו התקבל ע"י אותן רשויות תעופה.

ג. רשויות התעופה של צד מתקשר אשר הוגש להן תעריף כאמור רשאיות לאשרו בכל עת, והוא ייראה כאילו אישרו אותו אלא אם כן, בתוך 30 ימים אחרי תאריך

אולם מוביל אווירי מיועד לא יחיה מנע מלחציע, ורשויות התעופה של הצדדים המתקשרים לא תחיינה מנועות מלאשר, כל תעריף, אם לא עלה בידי המוביל האווירי לקבל את הסכמת המוביל האווירי המיועד האחר לתעריף האמור, או מפני שהמוביל האווירי המיועד האחר אינו פועל באותו נתיב. אזכורים בס"ק זה ובס"ק הקודמים ל"אותו נתיב" הם לנתיב המופעל, לא לנתיב המפורט.

4. כל תעריף מוצע להובלה בין האוור המנהלי המיוחד חונג קונג לבין מדינת ישראל יוגש לאישור רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים ע"י המוביל האווירי המיועד המבקש את אישורו בצורה שרשויות התעופה עשויות לדרוש בנפרד על מנת לגלות את הפרטים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה. הוא יוגש לא פחות מ-60 יום (או פרק זמן קצר יותר ככל שיסכימו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים) לפני התאריך המוצע לכניסה לתוקף. ינהגו בתעריף המוצע באילו הוגש לרשויות התעופה של צד מתקשר בתאריך שבו התקבל ע"י אותן רשויות תעופה.

5. רשויות התעופה של צד מתקשר רשאיות לאשר כל תעריף מוצע בכל עת, ובתנאי שהוגש בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, הוא ייראה כאילו אושר ע"י רשויות התעופה של אותו צד מתקשר אלא אם כן, בתוך 30 יום (או פרק זמן קצר יותר ככל שיסכימו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים) אחרי תאריך ההגשה, הגישו רשויות התעופה של צד מתקשר לרשויות התעופה של הצד המתקשה האחר הודעה על אי הסכמה לתעריף.

6. אם ניתנה הודעה על אי הסכמה בהתאם להוראות ס"ק (5) לסעיף זה, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים רשאיות לקבוע במשותף את התעריף. למטרה זו, צד מתקשר אחד רשאי, בתוך 30 ימים ממסירת ההודעה על אי הסכמה, לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אשר תתקיים בתוך 30 ימים מהתאריך שבו המשרד המתקשר תאחר יקבל את הבקשה האמורה בכתב.

7. אם לא הסכימו רשויות התעופה של צד מתקשר לתעריף בהתאם לס"ק 5 לסעיף זה, ואם לא עלה בידי רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים לקבוע במשותף תעריף בהתאם לס"ק 6 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.

4. הקיבולת שתסופק בנתיבים המפורטים תחיה זו שתיקבע מעת לעת במשותף ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 7
תעריפים

1. המונח "תעריף" פירושו אחד או יותר מהאמורים להלן:

א. התשלום שגובה מוביל אווירי תמורת הובלה של נוסעים ומטענם בשירותים אוויריים סדירים והיטלים והתנאים על שירותים הנלווים להובלה האמורה;

ב. התעריף שגובה מוביל אווירי על הובלת מטען (למעט דואר) בשירותים אוויריים סדירים;

ג. התנאים המסדירים הזמינות או ההחלה של כל תעריף או תשלום כולל כל הטבה הנלווית אליהם; וכן

ד. שיעור העמלה שמשלם מוביל אווירי לסוכן ביחס לכרטיסים שנמכרו או לשטרי מטען שהושלמו ע"י אותו סוכן לשם הובלה בשירותים אוויריים סדירים.

2. התעריפים שיגבו מן המובילים האוויריים המיועדים בעד הובלה בין האזור המנהלי המיוחד הונג קונג לבין מדינת ישראל יהיו אלה שאושרו על ידי רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים והם ייקבעו בהמות סבירות, תוך התחשבות נאותה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות עלויות הפעלת השירותים המוסכמים, עניינם של המשתמשים, רווח סביר ותעריפים של מובילים אוויריים אחרים הפועלים באותו נתיב, בשלמותו או בחלקו.

3. התעריפים המאוזכרים בס"ק 2 לסעיף זה יסוכמו בין המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים המבקשים אישור לתעריפים, אשר עשויים להתייעץ עם מובילים אוויריים אחרים הפועלים באותו נתיב, בשלמותו או בחלקו. לפני הצעת תעריפים כאמור.

2. אם שלילה או התלייה מיידית של חיתר ההפעלה הנזכר בס"ק 1 לסעיף זה, או הטלת תנאים לכך, אינן חיוניות למניעת הפרות נוספות של חוקים או תקנות, הזכות האמורה תמומש רק לאחר התייעצויות עם הצד המתקשר האחר.

סעיף 6

עקרונות המסדירים את הפעלת השירותים המוסכמים

1. למובילים האווירים המיועדים של הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

2. בהפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון את עניינו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לבל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותם נתיבים, בחלקם או בשלמותם.

3. לשירותים המוסכמים שמספקים המובילים האווירים המיועדים של הצדדים המתקשרים תהיה זיקה קרובה לדרישות הציבור לתחבורה בנתיבים המפורטים ויעדם העיקרי יהיה אספקה במקדם עומס סביר של קיבולת נאותה לעמידה בדרישות השוטפות והצפויות באופן סביר להובלת נוסעים ומטען, לרבות דואר, אשר מוצאם או יעדם הוא שטח ארצו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי. התאפשר הובלת נוסעים ומטען, לרבות דואר, המועלים על הסיפון ונפרקים בנקודות בנתיבים המפורטים שאינן נקודות בשטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי בהתאם לעקרונות הכלליים שהקיבולת תהיה קשורה:

א. לדרישות התנועה אל שטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי וממנו;

ב. לדרישות התנועה של האזור שדרכו עובר השירות המוסכם, תוך התחשבות בשירותים אווריים אחרים שהנהיגו מובילים אווריים של המדינות המהוות את האזור; וכן

ג. לדרישות ההפעלה של מוביל אווירי במעבר.

4. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתם כי הנו כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בין-לאומיים ע"י הרשויות האמורות.

5. מוביל אווירי, משהועד והוסמך בדרך זו, רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שהמוביל האווירי ממלא אחר הדרישות בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 5
שלילה או התלייה של היתר הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 3 (2) להסכם זה ע"י המוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, או להטיל תנאים ככל שייראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:

א. 1. במקרה של ממשלת האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי ממשלת מדינת ישראל או אזרחיה;

2. במקרה של ממשלת מדינת ישראל, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי המוביל האווירי מאוגד, ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא, באזור המנהלי המיוחד הונג קונג; או

ב. במקרה שהמוביל האווירי האמור לא מילא אחר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או

ג. במקרה שהמוביל האווירי האמור אינו ממלא בצורה אחרת אחר התנאים שנקבעו לפי הסכם זה.

4. אם בגלל עימות מזוין, מהומות או התפתחויות פוליטיות, או נסיבות מיוחדות וחריגות, אין המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יכול להפעיל שירות בנתיבו הרגיל, הצד המתקשר האחר יעשה כמיטב יכולתו על מנת להקל על המשך ההפעלה של השירות האמור באמצעות ארגון מחדש זמני ומתאים של נתיבים.

סעיף 4
הועדה והסמכה של מובילים אווריים

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחיהן של שתי הארצות, ולבטל או לשנות הועדות כאמור.

2. עם קבלת הודעה על הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר בלא עיכוב, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים למוביל האווירי המיועד.

3. א. לממשלת האזור המנהלי המיוחד הונג קונג תהיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שייראו לה כהכרחיים לגבי מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 3 (2) להסכם זה ע"י המוביל האווירי, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי ממשלת מדינת ישראל או אזרחיה.

ב. לממשלת מדינת ישראל תהיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שייראו לה כהכרחיים לגבי הזכויות המפורטות בסעיף 3 (2) להסכם זה ע"י המוביל האווירי, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי המוביל האווירי מאוגד, ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא באזור המינהלי המיוחד הונג קונג.

סעיף 2

הוראות אמנת שיקגו שהן בנות החלה על שירותים אוויריים בין-לאומיים

ביישום הסכם זה, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות האמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944, לרבות הנספחים וכל התיקונים לאמנה או לנספחיה החלים על שני הצדדים המתקשרים, במידה שהוראות אלה הן בנות החלה על שירותים אוויריים בין-לאומיים.

סעיף 3

הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות הבאות בזיקה לשירותים האוויריים הבין-לאומיים הסדירים שלו:

א. הזכות לטוס מעל לשטחו ללא נחיתה;

ב. הזכות לערוך חניות בשטחו שלא למטרות תעבורה.

2. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה לשם הפעלתם של שירותים אוויריים בין-לאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בחלק המתאים של הנספח להסכם זה. השירותים והנתיבים האמורים נקראים להלן "השירותים המוסכמים" ו"הנתיבים המפורטים", בהתאמה. בעת הפעלת שירות מוסכם בנתיב מפורט, המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר ייהנה, בנוסף על הזכויות המפורטות בס"ק 1 לסעיף זה, מהזכות לערוך חניות בשטחו של הצד המתקשר האחר בנקודות שנקבעו לאותו נתיב בהתאם לנספח להסכם זה על מנת להעלות ולחוריד נוסעים ומטען, לרבות דואר, בנפרד או במשולב.

3. אין בס"ק 2 לסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את הזכות להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים ומטען, לרבות דואר, המובלים בשכירות או למטרות רווח ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

ממשלת האזור המנהלי המיוחד הונג קונג של הרפובליקה העממית של סין, ("האזור המנהלי המיוחד הונג קונג") וממשלת מדינת ישראל (שוניקראנה להלן "הצדדים המתקשרים").

ברצותן לעשות הסכם למטרות יצירת מסגרת לשירותים אוויריים בין האזור המנהלי המיוחד הונג קונג לבין מדינת ישראל,

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

למטרות הסכם זה, אלא אם כן יש בו הוראות אחרות:

(א) המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, מנהל התעופה האזרחית, במקרה של מדינת ישראל, שר התחבורה, או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו למלא כל תפקיד המבוצע בהווה ע"י הרשויות הנ"ל או תפקידים דומים;

(ב) המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שהועד והוסמך בהתאם לסעיף 4 להסכם זה;

(ג) המונח "שטח ארץ" בזיקה לאזור המנהלי המיוחד הונג קונג כולל את האי הונג קונג, קאולון והשטחים החדשים, ובזיקה למדינת ישראל, משמעותו היא המשמעות של "שטח ארץ" בסעיף 2 לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944;

(ד) למונחים "שירות אווירי", "שירות אווירי בין-לאומי", "מוביל אווירי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", המשמעות של כל אחד מהם בסעיף 96 לאמנה האמורה;

(ה) המונח "הסכם זה" כולל את הנספח להסכם ואת כל התיקונים בו או בהסכם זה.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם

בין

ממשלת האזור המנהלי המיוחד הונג קונג של הרפובליקה העממית של סין

לבין

ממשלת מדינת ישראל

בדבר שירותים אוויריים

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement de l'État d'Israël (ci-après dénommés "les Parties contractantes"),

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État d'Israël,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de l'État d'Israël, le Ministre des transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

c) L'expression "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong désigne l' le de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires et, en ce qui concerne l'État d'Israël a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe au présent Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes, et qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir.

b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services agréés" et "les routes spécifiées" respectivement. Pour l'exploitation des services agréés sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette zone, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, achemimés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fms d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans retard à l'entreprise de transport aérien désignée les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État d'Israël ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de l'État d'Israël a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État d'Israël ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement de l'État d'Israël si ce dernier n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'aunuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe I du présent Article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État d'Israël sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services agrées, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes

qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la "même route" visent la route exploitée et non la route spécifiée.

4. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État d'Israël doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Il est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent Article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes.

10. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre l'État d'Israël et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de l'État d'Israël et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de l'État d'Israël pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que l'État d'Israël doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 10 du présent Article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les

provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tout droit de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent Article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 9. Prévention de la double imposition

1. Les revenus ou les bénéfices liés à l'exploitation d'un aéronef utilisé pour des vols internationaux par une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes, y compris sous forme de participation à un service groupé, une opération commune de transport aérien ou une agence d'exploitation internationale qui sont soumises à un impôt sur le territoire de cette Partie contractante seront exonérés d'impôt sur le revenu et d'impôt sur les bénéfices ainsi que de tous autres impôts sur les recettes ou les bénéfices appliqués sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Le capital ou les avoirs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante liés à l'exploitation d'un aéronef pour le trafic international sont exonérés de tout impôt sur le capital et les avoirs appliqués dans la zone de l'autre Partie contractante.

3. Les bénéfices découlant du transfert d'un aéronef exploité pour le trafic international et des biens meubles ayant trait à l'exploitation dudit aéronef qui sont enregistrés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante sont exonérés de tous impôts sur les bénéfices appliqués dans la zone de l'autre Partie contractante.

4. Aux fins du présent Article :

a) L'expression "revenu ou bénéfices" inclut les revenus et les entrées brutes découlant de l'exploitation d'un aéronef pour le transport de personnes, de bétail, de marchandises, de courrier ou autres dans le cadre du trafic international, y compris :

i) L'affrètement ou la location d'un aéronef;

ii) La vente de billets ou documents de même nature, et la prestation de services liés à ce transport, que ce soit pour ladite entreprise de transport aérien ou pour toute autre compagnie aérienne; et

iii) Les intérêts sur les fonds directement liés à l'exploitation de l'aéronef pour le trafic international;

b) L'expression "trafic international" désigne tout transport par un aéronef sauf lorsque ce transport relie uniquement des endroits situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) L'expression "entreprise de transport aérien d'une Partie contractante" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong une entreprise de transport aérien enregistrée et ayant son principal centre d'activité dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, et dans le cas de l'État d'Israël, une entreprise de transport aérien dont la majorité des actions appartiennent au Gouvernement de l'État d'Israël ou à ses ressortissants, et qui est placée sous leur contrôle;

d) L'expression "autorité compétente" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Commissaire à l'administration fiscale ou son représentant autorisé, ou toute personne or organisme autorisé à accomplir toute fonction incombant à l'heure actuelle au Commissaire ou des fonctions semblables et, dans le cas de l'État d'Israël, l'Administration fiscale de l'État, au Ministère des finances, ou leur représentant autorisé.

5. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'efforceront, dans le cadre de consultations, de résoudre par accord mutuel tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Article. L'Article 18 (Règlement des différends) ne s'applique pas dans ce cas.

6. Nonobstant l'Article 22 (Entrée en vigueur), chaque Partie contractante notifiera à l'autre que les procédures requises par sa législation en cc qui concerne l'entrée en vigueur du présent Article ont été accomplies et que le présent Article sera en vigueur :

a) Dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, toute année fiscale à partir du 1er avril de l'année civile suivant celle à laquelle le présent Accord entre en vigueur;

b) Dans l'État d'Israël, toute année fiscale commençant à partir du 1er janvier de l'année civile suivant immédiatement celle à laquelle le présent Accord entre en vigueur.

7. Nonobstant l'Article 20 (Dénonciation) dans lequel la notification de la dénonciation du présent Accord est donnée, le présent Article cesse d'être en vigueur :

a) Dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, toute année fiscale commençant à partir du 1er avril de l'année civile suivant immédiatement celle dans laquelle ladite notification est donnée;

b) Dans l'État d'Israël, toute année fiscale commençant à partir du 1er janvier de l'année civile suivant immédiatement celle dans laquelle la notification est donnée.

8. Le présent Article cesse d'être en vigueur dans le cas où un accord visant la prévention de la double imposition en ce qui concerne les impôts sur le revenu, indiquant des exonérations semblables à celles indiquées dans le présent Article, entre en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 10. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent Article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 11. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 12. Conversion et transfert des recettes

Sur la base du principe de la réciprocité :

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer dans ladite Région hors de l'État d'Israël, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées de l'État d'Israël ont le droit de convertir et de transférer hors de la Région administrative spéciale de Hong Kong vers l'État d'Israël, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 13. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnel d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter sans restriction aucune ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 14. Redevances d'usage

1. L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 15. Applicabilité des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de celui-ci des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier transportés à bord d'aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de dédouanement, d'immigration et de quarantaine, sont applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortir du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 16. Reconnaissance des certificats de navigabilité et des licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins égales aux

normes minimales établies conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 17. Consultations

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l'une des Parties contractantes, nne conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours à partir de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 19. Amendements

Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifié mutuellement par écrit l'accomplissement de leurs procédures respectives nécessaires.

Article 20. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ce dernier prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai.

Article 21. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifié par écrit qu'elles ont accompli toutes les formalités nécessaires à cet effet.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 19 mars 1998, qui correspond au 21 Adar 5758 dans les langues anglaise et hébraïque, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

ZOHAR RAZ

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par une entreprise désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - points dans l'État d'Israël points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong peut lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires dans l'État d'Israël et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points dans l'État d'Israël, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de l'État d'Israël :

Points dans l'État d'Israël - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de l'État d'Israël peut lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points dans l'État d'Israël, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient l'État d'Israël comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf sur décision prise conjointement par les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

[RELATED LETTER — LETTRE CONNEXE]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府和以色列國政府民航協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九八年一月四日於北京

[TRANSLATION - TRADUCTION][1]

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorises the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the State of Israel concerning Air Services.

Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 4 January 1998

Chief Executive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

1. Translation supplied by the Government of China — Traduction fournie par le Gouvernement chinois.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure l'Accord entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'État d'Israël relatif aux services aériens.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 4 janvier 1998

[M. Tung Chee Hwa]
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine

No. 35432

China (for Hong Kong Special Administrative Region)
and
Bahrain

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and tbe Government of tbe State of Bahrain concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 3 March 1998

Entry into force: *3 March 1998 by signature, in accordance with article 19*

Authentic texts: *Arabic and English*

Autbentic texts of the related letter: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 25 January 1999*

Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Koug)
et
Bahreïn

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 3 mars 1998

Entrée en vigueur : *3 mars 1998 par signature, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *arabe et anglais*

Textes authentiques de la lettre connexe : *anglais et chinois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

جدول (2)

الطرق التي يحق تسييرها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين:

البحرين – نقاط وسطية – هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص – نقاط فيما وراء.

الملاحظات :

1. بإمكان الطرفين المتعاقدين أن يتفقا فيما بينهما على تحديد النقاط المراد التشغيل إليها على الطرق المبينة أعلاه .

2. يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين التشغيل إلى نقطة واحدة أو اكثر على الطرق المبينة أعلاه سواء كان ذلك لجميع رحلاتها أو لجزء منها. كما يمكنها التشغيل في أي حال من الأحوال في نقاط داخل البحرين، نقاط وسطية ومن نقاط فيما وراء عندما يتطلب الأمر ذلك، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقاط في البحرين .

3. لا يجوز اخذ حركة من نقطة وسطية، أو من نقطة فيما وراء وانزالها في هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص والعكس، بإستثناء النقاط التي يحددها الطرفين المتعاقدين فيما بينهما من وقت لآخر لهذا الغرض .

4. لا يجوز اختيار اية نقطة داخل الموطن الاصلي للصين لإستخدامها كنقطة وسطية او كنقطة فيما وراء .

الملحق

جدول الطرق

جدول (١)

الطرق التي يحق تسييرها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص:

هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص – نقاط وسطية – البحرين – نقاط فيما وراء .

الملاحظات :

1. بإمكان الطرفين المتعاقدين أن يتفقا فيما بينهما على تحديد النقاط المراد التشغيل إليها على الطرق المبينة أعلاه.

2. يحق لمؤسسة أو لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص التشغيل إلى نقطة واحدة أو أكثر على الطرق المبينة أعلاه سواء كان ذلك لجميع الرحلات الجوية أو لجزء منها. كما يمكنها التشغيل في أي حال من الأحوال في نقاط وسطية ، نقاط في البحرين ، والى نقاط فيما وراء عندما يتطلب الأمر ذلك، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص.

3. لا يجوز اخذ حركة من نقطة وسطية، أو من نقطة فيما وراء وإنزالها في نقاط في البحرين أو العكس، باستثناء النقاط التي يحددها الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر لهذا الغرض .

4. لا يجوز اختيار ايه نقطة داخل الموطن الأصلي للصين لاستخدامها كنقطة وسطية أو كنقطة فيما وراء.

المادة التاسعة عشرة

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ اعتباراً من تاريخ التوقيع عليها.

وإثباتا لذلك، فإن الموقعين أدناه، بما لهما من سلطة مخولة من حكوماتهم المعنية وقعوا على هذا الاتفاق.

حرر في هونغ كونغ في اليوم الثالث من شهر مارس لعام1998 من نسختين أصليتين باللغتين العربية والإنجليزية، وكلا النصين متساويين في الحجية. وفي حالة وجود خلاف على تفسير نص الإتفاقية يعتمد النص الإنجليزي.

عن حكومة هونغ كونغ	عن حكومة
الإقليم الاداري الخاص	دولة البحرين
لجمهورية الصين الشعبية	
.....	.....
ستيفن أي . بي	علي بن خليفة آل خليفة

المادة الثامنة عشرة

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يسجل الإتفاق الحالي وأية تعديلات عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة السابعة عشرة

إنهاء الاتفاق

لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت يشاء، أن يشعر كتابيا الطرف المتعاقد الأخر بقراره في إنهاء الإتفاق الحالي. وفي هذه الحالة ينتهي العمل بالإتفاق الحالي فورا من وقت منتصف الليلة التي يتم فيها إرسال الاتفاق (حسب المكان الذي استلم فيه الإشعار)، وذلك قبل حلول الفترة الأولى من التاريخ الذي تسلم فيه الطرف المتعاقد الأخر ذلك الإشعار. الا إذا كان إشعار الإنهاء قد سحب بالإتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل نهاية هذه المدة.

المادة السادسة عشرة

التعديلات

أية تعديلات على هذه الاتفاقية يتفق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين يتعين دخولها حيز النفاذ بعد تأكيدها كتابيا من قبل الطرفين المتعاقدين.

(3) بخلاف ما تقدم ذكره وفق هذه المادة، أو بناءً على موافقة الطرفين المتعاقدين فإنه يجوز لهيئة التحكيم المعينة أن تقرر حدود صلاحياتها، وان تضع الإجراءات الخاصة بها. كما يجوز للهيئة بمفردها، أو بطلب من قبل أي من الطرفين المتعاقدين عقد جلسة لتحديد بدقة نقاط التحكيم وكذلك وضع الإجراءات اللازم إتباعها في غضون موعد لا يتعدى فترة (30) يوما من تاريخ تكوين الهيئة بكاملها.

(4) بخلاف ما تم الاتفاق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين، أو بحسب ما تقرره الهيئة، يجب على كل طرف متعاقد تقديم مذكرة في خلال فترة (45) يوما من تاريخ تكوين الهيئة النهائي. ويسري استحقاق ردود الطرفين المتعاقدين بعد فترة (60) يوما أخرى، ويجب على هيئة التحكيم عقد جلسة للاستماع بناء على طلب من اي طرف متعاقد، أو بناء على ما تراه الهيئة، وذلك خلال فترة (30) يوما من تاريخ استحقاق ردود الطرفين المتعاقدين.

(5) على هيئة التحكيم تقديم قرار كتابي خلال فترة (30) يوما بعد استكمال جلسة الإستماع، أو في حالة عدم عقد جلسة للإستماع، بعد استلام ردود الطرفين فعلى هيئة التحكيم أن تصدر قراراتها باغلبية الأصوات.

(6) بإمكان أي طرف متعاقد إرسال طلب للإستفسار عن قرار هيئة التحكيم في غضون فترة (15) يوما من تاريخ تسلمه لهذا الاستفسار ويصدر طلب الاستفسار خلال فترة (15) يوما من الطلب.

(7) يلتزم الطرفان المتعاقدان بالإمتثال لقرارات هيئة التحكيم.

(8) يتحمل كل طرف متعاقد التكاليف المترتبة على المحكم الذي قام بتعيينه ويقوم الطرفان المتعاقدان بالتساوي بتحمل التكاليف الأخرى المترتبة على أنشطة هيئة التحكيم بما فيها التكاليف المترتبة على أنشطة رئيس أو نائب رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ، وذلك طبقا لما ورد في الفقرة (2 – ب) من هذه المادة.

المادة الخامسة عشرة

تسوية المنازعات

(1) إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير، أو تطبيق الإتفاق الحالي، فعليهما أولا محاولة تسويته بطريق المشاورات .

(2) فإذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية الخلاف بطريق المشاروات، فيمكن الإتفاق على إحالته إلى شخص، أو هيئة للفصل فيه، أو يمكن بناء على طلب أي طرف متعاقد إحالة الخلاف إلى هيئة من ثلاث محكمين للفصل فيه، وذلك وفق الترتيب التالي :-

(أ) يقوم كل طرف بتعيين محكم واحد خلال فترة (30) يوما من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين إشعارا من الطرف المتعاقد الأخر بطلب التحكيم وفي هذه الحالة يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة ، ويعمل بصفة مستقلة في إطار هذا التحكيم، ويقوم بتنفيذ مهامه كرئيس لهيئة التحكيم. ويتم تعيينه بالإتفاق بين المحكمين الاثنين خلال فترة (60) يوما من تاريخ تعيين المحكم الثاني .

(ب) فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة، فيمكن لأي طرف متعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إجراء التعيين اللازم خلال فترة (30) يوما. وإذا كان رئيس المجلس من رعايا أحد الطرفين المتعاقدين ولا يمكن اعتباره كطرف مستقل بالنسبة لفض الخلاف، فيجب على نائبه الأول الذي لا تتعارض مواصفات تأهيله للقيام بهذا الدور إجراء هذه التعيينات.

المادة الرابعة عشرة

المشاورات

يمكن لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت يشاء بعقد مشاورات لتطبيق، أو تعديل هذه الاتفاقية. ويمكن البدء في عقد تلك المشاورات بين سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين خلال فترة (60) يوما من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لذلك الطلب كتابيا.

المادة الثالثة عشرة

الأجور المستخدمة

(1) أن إصطلاح كلمة " الأجر المستخدم " يقصد بـه الأجـر الذي يفرض على مؤسسات النقل الجـوي التابعـة للسـلطات المختصة أو الذي سمح بفرضه مـن قبـل تلـك السـلطات لإستخدام مطاراته، أو التسهيلات الأخرى، أو تسهيلات الملاحة الجوية بما فيها الخدمـات والتسـهيلات المتعلقـة بالطـائرات، واطقمها الجوية، والركاب البضائع.

(2) لا يجوز أن تكون أجور الإستخدام التي يفرضها أو يسمح بفرضها أي طرف متعاقد على مؤسسـات النقـل الجـوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر أعلـى مـن تلـك التـي يفرضها على مؤسساته الجوية التي تعمل على نفـس الخدمـات الجوية الدولية.

(3) على أي طرف متعاقد أن يحث على التشاور فيمـا بيـن السلطات المختصة بالأجور ومؤسسات النقل الجوي التي تقـوم بإستخدام الخدمات والتسهيلات المقدمة من قبل تلـك السـلطات المختصة، بصورة عملية مـن خـلال اتحـادات ممثلـي تلـك المؤسسات.

ويتم إشعار أولئك المستثمرين في غضون فـترة معقولـة بأيـة تعديلات مقترحة على أجور الإستخدام، ليتسنى لهم إبداء مرئياتهم حيالها قبل سريان هذه التعديلات. كما يجب على أي طـرف متعاقد إضافة إلى ذلك حث السلطات المختصة بالأجور التابعة له وأولئك المستثمرين بتبادل المعلومات اللازمة فيما يتعلق بتلـك الأجور.

المادة الثانية عشرة

التمثيل التجاري ومبيعات مؤسسات النقل الجوي

(1) يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد طبقا لأنظمة وقوانين الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بالدخول،والإقامة، والعمل، بجلب وتعيين موظفيها الإداريين، والفنيين، وموظفي عمليات النقل الجوي داخل منطقة الطرف المتعاقد الآخر.

(2) طبقا لأنظمة وقوانين الطرفين المتعاقدين، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد التعامل في بيع تذاكر السفر داخل المنطقة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو من خلال وكلاؤها. كما يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد حرية بيع تذاكر السفر، ولأي شخص الحرية في أن يشتري تلك التذاكر بالعملة المحلية أو بأية عملة أخري قابلة للتحويل

المادة الحادية عشرة

تحويل الإيرادات

(١) يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص تحويل ودفع فائض إيراداتها المتحققة محليا من البحرين إلى هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص. كما يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين تحويل ودفع فائض إيراداتها المتحققة محليا من هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص إلى البحرين .

(2) يتم السماح بتحويل تلك الإيرادات بدون قيدوذلك حسب سعر الصرف المطبق للمعاملات الجارية والسارية في الوقت الذي يتم يه تقديم تلك الإيرادات للتحويل، كما يجب ألا تخضع هذه التحويلات لأية رسوم بخلاف الرسوم التي تفرضها البنوك بصورة اعتيادية لإجراء تلك التحويلات والمدفوعات .

المادة العاشرة

توفير الإحصائيات

على سلطات الطيران المدني التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، أن تزود سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الأخر بناء على طلبها حسب ما يقتضيه الأمر، وبدرجة معقولة بالدوريات والتقارير الإحصائية الأخرى، بغرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها، والمقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل ذلك الطرف. كما يجب أن تتضمن تلك التقارير كافة المعلومات المطلوبة لتحديد حجم الحركة المنقولة من قبل تلك المؤسسات على الخدمات المتفق عليها، وكذلك وجهات المنشأ والمقصد لتلك الحركة.

(4) يوافق كل طرف متعاقد على انه يجوز إلزام هؤلاء المستثمرين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها بالفقرة (3) أعلاه والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر، أو مغادرته، أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات، وان يفحص الركاب والطاقم، والأمتعة اليدوية ، والأمتعة الأخرى، والبضائع ومستودعات الطائرات، قبل وأثناء الصعود. وعلى كل طرف متعاقد دراسة أي مطلب بروح إيجابية يقدم إليه من قبل الطرف المتعاقد الأخر لغرض الحصول على إتخاذ إجراءات خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد خاص.

(5) حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو اية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها وطواقمها، والمطارات أو التجهيزات، وخدمات الملاحة الجوية ، يتفق الطرفان المتعاقدان على أن يتعاونا لتسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الأخرى الملائمة التي تستهدف إنهاء هذه الواقعة، أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان.

المادة التاسعة

أمن الطيران

(1) يؤكد الطرفان المتعاقدان من جديد، تماشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، بأن التزام كل منهما نحو الأخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزء من هذه الاتفاقية، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، وان على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا خاصة وفقا لأحكام بروتوكول الجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقع في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، وبروتوكول قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقع في لاهاي في 16 ديسمبر 1965، وبروتوكول وقوع الأفعال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقع في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971.

(2) يقدم كل من الطرفين المتعاقدين عند الطلب إلى الأخر كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروعة على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها وطواقمها والمطارات، وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية لمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني .

(3) يجب أن يتصرف الطرفان المتعاقدان في إطار علاقتهما المشتركة وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولية المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة لديهما، أو المستثمرين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي، أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما، ومستثمري المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

(3) يجوز وضع المواد المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

(4) لا يجوز إنزال المعدات الاعتيادية وكذلك المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في منطقة الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الظروف يجب إعفاء هذه المواد على أساس المعاملة بالمثل من الضرائب التي تقدم ذكرها في الفقرة (1) من هذه المادة إلى أن يعاد تصديرها ، أو يتم التصرف فيها طبقا للأنظمة الجمركية. كما يمكن للسلطات الجمركية للطرف المتعاقد الآخر متى تطلب الأمر أن تضع تلك المعدات الإعتيادية، وتلك المواد المذكورة آنفا تحت إشرافها لفترة ما.

(5) إن الإعفاءات الممنوحة وفق هذه المادة يجب أن تكون أيضا متاحة في الحالات التي تكون فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين قد تعاقدت مع مؤسسة أو عدة مؤسسات نقل جوي بموجب ترتيبات اخرى على هيئة قرض لنقل تلك المواد الاعتيادية، والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة، شريطة أن تتمتع تلك المؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الأخرى من قبل الطرف المتعاقد الآخر بنفس الإعفاءات الممنوحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

(6) تعفى البضائع والأمتعة في حالة العبور المباشر في إقليم أي طرف متعاقد من الرسوم الجمركية، والضرائب والرسوم المشابهة والأجور وليس على أساس تكلفتها وفق الخدمات المقدمة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة الثامنة
الرسوم الجمركية

(1) إن الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، والتي تعمل في خدمة جوية دولية، وكذلك مخزون الوقود، وزيوت التشحيم، والمؤن الفنية الإستهلاكية الأخرى، وقطع الغيار بما فيها محركات الطائرات، والمعدات الاعتيادية، وخزين الطائرات (بما فيها وبدون تحديد المواد الغذائية، والمشروبات والتبغ) تكون معفاة من الرسوم الجمركية، وأجور الفحص، وغيرها من الرسوم، والضرائب المشابهة الأخرى وليس على أساس الخدمات المقدمة وذلك عند دخولها، أو خروجها، من والى إقليم الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل، شريطة أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات.

(2) إن المعدات الاعتيادية، ووقود الطائرات، وزيوت التشحيم، والمؤن الفنية الاستهلاكية، وقطع الغيار بما فيها محركات الطائرات، وخزين الطائرات (بما في ذلك وبدون تحديد لهذه المواد مثل المواد الغذائية ، والمشروبات والتبغ) ،ومخزون تذاكر السفر المطبوعة، وقوائم الشحن الجوي، وأية مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك المواد الدعائية العادية التي يتم توزيعها بدون اجر من قبل تلك المؤسسة وتستورد في منطقة الطرف المتعاقد الآخر من قبل تلك المؤسسة المعينة أومن قبل أحد ما نيابة عنها ، أو يتم أخذها على متن الطائرات التي تشغلها تلك المؤسسة المعينة. يجب أن تعفى من قبل الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل من جميع الرسوم الجمركية، والضرائب، والرسوم المشابهة والأجور، وليس على أساس تكلفة الخدمات المقدمة عند وصولها حتى وان استعملت تلك المواد والمعدات، والمواد الأخرى خلال أي جزء من برنامج رحلتها التي تتم فوق منطقة الطرف المتعاقد الآخر.

(د) يمكن لسلطات الطيران المدني لأي من الطرفين المتعاقدين سحب موافقتها على أي تعرفة قد ووفق عليها أو اعتبر انه قد ووفق عليها، وذلك بإشعار قرارها لمؤسسة النقل الجوي التي تستوفي هذه التعرفة في غضون (90) يوما، وعلى تلك المؤسسة وقف العمل بهذه التعرفة من تاريخ انتهاء تلك المدة المحددة.

(11) إستنادا لأحكام الفقرتين (5) و (10 – ج) من هذه المادة، فإنه لا يجوز لسلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين عدم الموافقة على أية تعرفة مقترحة تقدم إليها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة وتكون مرتبطة (على سبيل المثال مطابقة لمستوى التسعيرة ، وشروط انتهاء تاريخ سريانها وليس بالضرورة الطرق المستخدمة) لتلك التعرفة التي تستوفى من قبل أية مؤسسة نقل جوي لذلك الطرف المتعاقد بغرض مقارنتها للخدمات بين نفس النقاط أو تكون اكثر تقييدا أو أعلى من تلك التعرفة .

(١٥) (أ) إن التعرفة التي تستوفى من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص للنقل بين هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص ودولة البحرين يجب أن تكون موافق عليها من قبل سلطات الطيران المدني بدولة البحرين ، وكذلك من قبل دولة أخرى متى تطلب ذلك. كما أن التعرفة التي تستوفى من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين للنقل بين هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص ودولة البحرين يجب الموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدني لهونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص، وكذلك من قبل دولة أخري متى تطلب ذلك.

(ب) أية تعرفة مقترحة للنقل يجب أن تقدم من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الأخر ويجب تقديمها حسب الشكل الذي تحدده تلك السلطات لتوضيح التفاصيل المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة وليس بأقل من فترة (30) يوما (أو فترة اقل من ذلك حسب الفترة المقررة) قبل التاريخ المقترح لسريان التعرفة وفي هذه الحالة تعتبر التعرفة المقترحة بأنه قد تم تقديمها في التاريخ الذي استلمت فيه من قبل تلك السلطات .

(ج) يمكن الموافقة على هذه التعرفة في أي وقت من قبل سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين عند تقديمها من قبل أحد ما. وإذا لم تبين أية سلطة من سلطات الطيران المدني عدم موافقتها على التعرفة خلال فترة (30) يوما من التاريخ الذي تقدمت به مؤسسة النقل الجوي التابعة لها للموافقة فتعتبر التعرفة موافق عليها.

موافقتها على هذه التعرفة المقترحة خلال فترة (30) يوما (أو خلال فترة اقل من ذلك حسب ما يمكن الإتفاق عليه بين سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين).

(6) إذا كان إشعار الرفض قد تم تقديمه طبقا لأحكام الفقرة (5) من هذه المادة ، ففي هذه الحالة تسعى سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين بتحديد تعرفة بالإتفاق المشترك . ولهذا الغرض يمكن لأحد الطرفين المتعاقدين خلال فترة (30) يوما من تاريخ الإشعار بالرفض، طلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين خلال فترة (30) يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الأخر هذا الطلب كتابيا.

(7) إذا لم تتفق سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين على التعرفة المقدمة لها طبقا للفقرة (5) من هذه المادة، وإذا لم تتمكن سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين من تحديد تعرفة بالإتفاق المشترك طبقا للفقرة (6) من هذه المادة، ففي هذه الحالة يتم تسوية الخلاف طبقا لأحكام المادة (15) من هذه الإتفاقية.

(8) تبقى التعرفة الموضوعة طبقا لأحكام هذه المادة سارية النفاذ لفترة ما لحين وضع تعرفة اخرى تستبدل بها.

(9) يمكن لسلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين الإتفاق فيما بينهما على عدم تمديد سريان فترة التعرفة وفقا للفقرة (8) من هذه المادة في الحالات التالية :-

(أ)وجود تاريخ محدد لإنتهاء سريان التعرفة لأكثر من (12) شهرا بعد التاريخ الذي ينتهي بموجبه نفاذها.

(ب) عدم وجود تاريخ محدد لإنتهاء سريانها، لأكثر من (12) شهرا بعد التاريخ الذي استبدلت به التعرفة المقدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد بموجب طلب إلى سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين.

(2) من هذه المادة مع طلب الموافقة عليها من خلال التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل على نفس الطريق الجوي سواء كان ذلك كله أو جزء منه، وذلك قبل اقتراح هذه التعرفة .

ومع ذلك ، فيتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة عدم الشروع في هذا الاقتراح، كما يجب على سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين عدم الموافقة على أية تعرفة اذا فشلت تلك المؤسسات في الإتفاق مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى على هذه التعرفة، أو بسبب عدم تشغيل مؤسسة نقل جوي أخرى على نفس الخطوط . إن الإشارات المبينة في الفقرة السابقة بالنسبة لمعنى " نفس الخط " تعني الخط المشغل، وليس الخط المحدد.

(4) أية تعرفة مقترحة للنقل بين هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص ودولة البحرين يجب أن تقدم إلى سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها، وفي هذه الحالة فإن سلطات الطيران المدني يمكنها أن تطلب بصورة منفردة عدم تحديد التفاصيل المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة ، وفي هذه الحالة يجب تقديم تعرفة جديده قبل فترة (60) يوما (أو خلال فترة اقل من ذلك حسب ما يمكن الإتفاق عليه بين سلطات الطيران المدني لتحديد الفترة المطلوبة) ، وذلك قبل سريان التاريخ المقترح للتعرفة. إن التعرفة المقترحة يجب اعتبارها كتعرفة مقدمة لسلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين من تاريخ إستلامها من قبل تلك السلطات.

(5) أية تعرفة مقترحة يمكن الموافقة عليها في أي وقت من قبل سلطات الطيران لمدني لكلا الطرفين المتعاقدين شريطة أن يكون قد تم تقديمها للموافقة طبقا للفقرة (4) من هذه المادة، وبذلك تعتبر الموافقة قد تمت من قبل سلطات الطيران المدني لذلك الطرفين المتعاقدين على هذه التعرفة ، الا اذا قامت إحدى سلطات الطيران المدني التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بإبلاغ سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الأخر كتابيا عن عدم

المادة السابعة
التعرفة

(١) إن اصطلاح " تعرفة " يقصد به معنى واحد أو اكثر حسب المعاني التالية:

(أ) الأجر الذي يفرض نظير نقل الركاب وأمتعتهم الشخصية على الخدمات الجوية المجدولة ،وكذلك أجور وشروط الخدمات الأخرى المرتبطة بذلك النقل .

(ب) السعر الذي تتقاضاه مؤسسة النقل الجوي لقاء نقل البضائع (بإستثناء البريد) على الخدمات الجوية المجدولة .

(ج) الشروط التي تحكم وضع أو تطبيق أي من ذلك السعر أو الأجر بما فيها أية منافع تابعة لها.

(د) سعر العمولة المدفوع من قبل مؤسسة النقل الجوي للوكيل لقاء بيعه تذاكر السفر، أو نظير استكماله لقوائم الشحن الجوي للنقل على الخدمات الجوية المجدولة.

(2) إن التعرفة التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين للنقل بين هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص ودولة البحرين يجب أن يتم الموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدني في كلا الطرفين المتعاقدين، و يجب أن تحدد بمستويات معقولة على أساس مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك، بما فيها تكاليف تشغيل الخدمات المتفق عليها، ومصالح الطرفين، والربح المعقول ، و تعرفة مؤسسات النقل الجوي التي تعمل على نفس الطريق الجوي، سواء كان ذلك كله أو جزء منه.

(3) بإمكان مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين الإتفاق على التعرفة المشار إليها في الفقرة

المادة السادسة

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

(1) تتاح فرص عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

(2) عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح المؤسسة الجوية للطرف المتعاقد الآخر، بحيث لا تمس بدون وجه حق الخدمات التي تقدمها الأخيرة على كل الطريق الجوي أو على جزء منه.

(3) إن الخدمات المتفق عليها والمقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين يجب أن تتناسب مع حاجات الجمهور للنقل على الطرق المبينة، وان يكون هدفها الرئيسي توفير سعة بمعامل حمولة معقولة تتلائم مع الحاجات القائمة والمؤقتة لنقل الركاب والبضائع بما فيها البريد القادمة من أو القاصدة إلى منطقة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي. إن حكم نقل الركاب والبضائع بما فيها البريد، سواء المأخوذ من أو المنزل في نقاط واردة من الطرق المبينة في النقاط الواقعة في منطقة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي يجب أن يطبق وفقا للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متناسبة مع :

(أ) متطلبات الحركة من والى منطقة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

(ب) احتياجات الحركة للمنطقة التي تمر من خلال الخطوط المتفق عليها، وذلك بعد مراعاة الخدمة الجوية الأخرى التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي يشملها ذلك الإقليم.

(ج) متطلبات مؤسسة النقل الجوي أثناء عملياتها العابرة

المادة الخامسة
سحب أو وقف تراخيص التشغيل

(١) يحق لكل طرف متعاقد سحب أو وقف ترخيص التشغيل لممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المبينة في المادة الثالثة فقرة (2) من هذه الإتفاقية ، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية لممارسة تلك الحقوق في الحالات التالية :

(أ) بالنسبة لحكومة هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص في أية حالة لا يقتنع فيها أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي المعينة وإدارتها الفعلية بيد حكومة دولة البحرين أو بيد رعاياها.

(ب) وبالنسبة لحكومة دولة البحرين في أية حالة لا يقتنع أن مؤسسة النقل الجوي المعينة قد تم تأسيسها بالفعل في هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص وكذلك في حالة لا يقتنع فيها بأن المقر الرئيسي لأعمال تلك المؤسة كائن في هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص.

(ج) في حالة عدم التزام تلك المؤسسة الجوية بقوانين أو أنظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق.

(د) في حالة فشل تلك المؤسسة الجوية بالتشغيل وفقا للشروط المبينة في الإتفاق الحالي.

(2) ما لم يكن السحب أو الوقف الفوري، أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة ضروريا لمنع التمادي في خرق القوانين والأنظمة، فلا يمارس هذا الحق الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

المادة سرابعة
تعيين وترخيص مؤسسات النقل الجوي

(1) لكل طرف متعاقد الحق في أن يعين كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، وكذلك سحب أو تعديل هذا التعيين.

(2) عند استلام ذلك التعيين، على الطرف المتعاقد الآخر مع مراعاة أحكام الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة منح مؤسسة النقل الجوي المعينة ترخيص التشغيل اللازم دون تأخير.

(3) (أ) يحق لهونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص أن تمتنع عن منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة، أو فرض الشروط التي تراها ضرورية لممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل حكومة دولة البحرين للحقوق المبينة في المادة الثالثة فقرة (2) من هذه الإتفاقية، في أية حالة لا تقتنع فيها أن الملكية الجوهرية لتلك المؤسسة أو إدارتها الفعلية بيد حكومة دولة البحرين أو بيد رعاياها.

(ب) كما يحق لحكومة دولة البحرين أن تمتنع عن منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة، أو فرض الشروط التي تراها ضرورية لممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص للحقوق المبينة في المادة الثالثة فقرة (2) من هذه الإتفاقية، في أية حالة لا يقتنع فيها أن هذه المؤسسة قد تم تأسيسها وتعيين مقرها الرئيسي في هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص.

(4) يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر بأن تقنعها بأنها مؤهلة لإستيفاء متطلبات القوانين والأنظمة من قبل تلك السلطات بصورة إعتيادية ومعقولة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية.

(5) يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي عينت ومنحت ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ تشغيل الخدمات المتفق عليها بشرط أن تلتزم بالأحكام المطبقة في هذا الإتفاق.

المادة الثالثة
منح حقوق النقل الجوي

(1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بالنسبة لخدماتها الجوية :

(أ) الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط.

(ب) التوقف في الإقليم المذكورة لغير أغراض النقل.

(ج) إنزال، وأخذ حركة دولية للركاب، والبضائع، والبريد، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المبينة في جدول الطرق الملحق بهذه الإتفاقية سواء كان ذلك بصورة مجتمعة أو منفردة.

(2) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الإتفاقية لغرض تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المبينة بالقسم اللازم لها بملحق هذه الاتفاقية. ويطلق على هذه الخدمات والطرق " الخدمات المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إضافة إلى الحقوق المبينة في الفقرة (1) من هذه المادة، عند تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطريق المبين بحق التوقف في منطقة الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المقررة لذلك الطريق وفقا لجدول الطرق الملحق بهذه الإتفاقية لغرض اخذ وإنزال ركاب، وبضائع، وبريد سواء كان ذلك بصورة منفردة أو مجتمعة.

(3) ليس في نص الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على ان يحق لمؤسسات النقل الجوي لأحد الطرفين المتعاقدين الحق بأخذ ركاب، وبضائع، وبريد لقاء عوض، أو أجر في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، والقاصدة نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

(4) في حالة عدم تمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين من تشغيل خدماتها على الطرق المعتادة، بسبب وجود نزاع مسلح، أو إشكالات سياسية، أو تطورات، أو ظروف غير عادية خاصة، يجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل جهوده قدر المستطاع لتسهيل استمرارية عمليات هذه الخدمة بواسطة فتح طرق جوية تكون بمثابة ترتيبات مؤقتة أثناء هذه الظروف.

المادة الثانية
تطبيق أحكام معاهدة الطيران المدني الدولية (شيكاغو 1944) للخدمات الجوية الدولية

عند تطبيق هذه الإتفاقية، على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقا لأحكام معاهدة الطيران المدني الدولية المفتوحة للتوقيع عليها بشيكاغو في اليوم السادس من شهر ديسمبر لعام 1944 بضمنها الملاحق، وأية تعديلات على المعاهدة، أو على ملاحقها ، والتي تطبق على الطرفين المتعاقدين طالما كانت هذه الأحكام مطبقة على الخدمات الجوية الدولية.

المادة الأولى
التعاريف

لأغراض الاتفاق الحالي وما لم ينص على خلاف ذلك :

(أ) يقصد بإصطلاح " سلطات الطيران المدني " بالنسبة لهونغ كونغ الإقليم الاداري الخاص، مدير الطيران المدني وبالنسبة لحكومة دولة البحرين، وزارة المواصلات ممثلة في وكيل الوزارة لشئون الطيران المدني أو في كلتا الحالتين أية سلطة أخرى أو شخص مخول بالقيام بالمهام التي تمارس حاليا من قبل السلطات المذكورة.

(ب) يقصد بإصطلاح " مؤسسة النقل الجوي المعينة " مؤسسة النقل الجوي التي عينت وخولت وفقا لأحكام المادة الرابعة من هذا الإتفاق.

(ج) يقصد بإصطلاح "خدمة جوية و" خدمة جوية دولية و" مؤسسة نقل جوي " و " التوقف لغير أغراض النقل " المعاني المعينة لها تباعا في المادة (96) من المعاهدة المذكورة.

(د) يقصد بإصطلاح " الإقليم " بالنسبة لهونغ كونغ الإقليم الاداري الخاص بضمنها جزيرة هونغ كونغ، وكولون والأقاليم الجديدة، وبالنسبة لدولة البحرين سيكون لها نفس المعني قرين هذا الإصطلاح لكلمة الإقليم الموضح في المادة الثانية من معاهدة الطيران المدني الدولية ، والمفتوحة للتوقيع عليها بمدينة شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944.

(هـ) هذه " الإتفاقية " وتعني الإتفاقية الحالية بضمنها الملاحق أو أية تعديلات عليها أو على هذه الإتفاقية.

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
حكومة هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص لجمهورية الصين الشعبية

و

حكومة دولة البحرين

إن حكومة هونغ كونغ الإقليم الاداري الخاص لجمهورية الصين الشعبية "هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص" وحكومة دولة البحرين رغبة منهما في عقد اتفاقية بغرض تنظيم الخدمات الجوية بين هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص والبحرين فقد اتفقتا على ما يلي:

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF BAHRAIN CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of The State of Bahrain,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and Bahrain,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of The State of Bahrain, Ministry of Transportation represented by the Under Secretary for Civil Aviation Affairs, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airlines" means airlines which have been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to The State of Bahrain has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Granting of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

(a) The right to fly across its area without landing;

(b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of The State of Bahrain of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airlime are vested in the Government of The State of Bahrain or its nationals.

(b) The Government of The State of Bahrain shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by a designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region,

in any case where it is not satisfied that the airline so designated is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of The State of Bahrain or its nationals;

(ii) In the case of the Government of The State of Bahrain, in any case where it is not satisfied that the airline so designated is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for

the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

(a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefit attaching to it; and

(d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and The State of Bahrain shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and The State of Bahrain shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the

aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between Bahrain and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of The State of Bahrain and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of The State of Bahrain for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than Bahrain shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may

require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the

customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from Bahrain on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of The State of Bahrain shall have the right to convert and remit to Bahrain from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) Subject to the laws and regulations of the Contracting Parties, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 15. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the

dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 16. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 17. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 18. Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Hong Kong this 3rd day of March, 1998 in the English and Arabic languages, both texts being equally authoritative. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government
of The State of Bahrain:

ALI BIN KHALIFA AL KHALIFA

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region--intermediate points--Bahrain--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Bahrain in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Bahrain or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Bahrain:

Bahrain--intermediate points--Hong Kong Special Administrative Region--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of The State of Bahrain may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Bahrain in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Bahrain.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DE BAHREÏN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("la Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement de l'État de Bahreïn,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Bahreïn,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de l'État de Bahreïn, le Ministère des transports représenté par le Sous-Secrétaire à l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent à l'heure actuelle des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

c) L'expression "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, inclut l' le de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires et, en ce qui concerne l'État de Bahreïn, a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "entreprise non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe audit Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes et tous amendements apportés à ladite Convention ou à ses Annexes, qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;

b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services agréés" et "les routes spécifiées" respectivement. Pour l'exploitation des services agréés sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucnne des dispositions du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par l'État de Bahreïn, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État de Bahreïn ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de l'État de Bahreïn a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par la Région administrative spéciale de Hong Kong, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par nne entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État de Bahreïn ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement de l'État de Bahreïn si ce dernier n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent Article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État de Bahreïn sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes

qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la "même route" visent la route exploitée et non la route spécifiée.

4. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État de Bahreïn doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Il est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date; b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes;

10. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre l'État de Bahreïn et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de l'État de Bahreïn et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de l'État de Bahreïn pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que l'État de Bahreïn doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 10 du présent Article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent Article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent Article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer dans ladite Région hors de l'État de Bahreïn, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

Les entreprises de transport aérien désignées de l'État de Bahreïn ont le droit de convertir et de transférer hors de la Région administrative spéciale de Hong Kong vers l'État de Bahreïn, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnels d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter sans restriction aucune ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 14. Consultations

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 15. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à nne personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent Article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contraetantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent Article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 16. Amendements

Tout amendement apporté au présent Accord, convenu par les Parties contractantes, entre en vigueur lorsqu'il a été confirmé par écrit par les Parties contractantes.

Article 17. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification), immédiatement avant la date anniversaire de la réception de ladite notification par cette autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période.

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et ses amendements éventuels sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 3 mars 1998, dans les langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais fera foi.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de l'État de Bahreïn :

ALI BIN KHALIFA AL KHALIFA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points à Bahreïn - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points dans l'État de Bahreïn, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué dans l'État de Bahreïn, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'État de Bahreïn :

Points dans l'État de Bahreïn - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'État de Bahreïn peuvent lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points dans l'État de Bahreïn, les points intermédiaires et les points au- delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient un point dans l'État de Bahreïn comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

[RELATED LETTER — LETTRE CONNEXE]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府和巴林國政府民航協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九八年一月四日於北京

[TRANSLATION — TRADUCTION[1]]

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorizes the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of The State of Bahrain concerning Air Services.

Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 4 January 1998

Chief Exccutive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

1. Translation provided by the Government of China — Traduction fournie par le Gouvernement chinois.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure l'Accord entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'État de Bahreïn relatif aux services aériens.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 4 janvier 1998

M. Tung Chee Hwa
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine

No. 35433

China (for Hong Kong Special Administrative Region)
and
Maldives

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of Cbina and tbe Government of the Republic of Maldives concerning international air services transit (with related letter). Male, 18 May 1998

Entry iuto force: *18 May 1998 by signature, in accordance with article 13*

Autheutic texts: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 25 January 1999*

Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong)
et
Maldives

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République des Maldives relatif aux services aériens internationaux (avec lettre connexe). Malé, 18 mai 1998

Entrée en vigueur : *18 mai 1998 par signature, conformément à l'article 13*

Textes authentiques : *chinois et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區政府和馬爾代夫共和國政府(以下稱締約方)的國際民航過境協定

中華人民共和國香港特別行政區(「香港特別行政區」)政府，經中華人民共和國政府正式授權簽訂本協定，和馬爾代夫共和國政府，

意欲締結一項協定，規定有關香港特別行政區和馬爾代夫之間的民航過境事宜，

達成協議如下：

第一條

定義

除非另有規定，在本協定中：

(*a*) 「航空當局」在香港特別行政區方面指民航處處長，在馬爾代夫方面則指民航處處長，又或指在上述締約任何一方獲授權執行有關當局現行職務或其他類似職務的人士或機構；

(*b*) 「航空公司」：

i. 在香港特別行政區方面指一間在香港特別行政區註冊及以香港特別行政區為主要營業地的航空公司；或

ii. 在馬爾代夫方面指一間在馬爾代夫註冊及以馬爾代夫為主要營業地的航空公司。

(*c*) 「地區」在香港特別行政區方面是包括香港島、九龍及新界；在馬爾代夫方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約內第二條有關「領土」的定義；

(*d*) 關於「國際航班」、「航空公司」及「非運輸業務性經停」等名詞，分別採納上述公約內第九十六條所載的定義；

(*e*) 「本協定」包括本協定的修訂條文。

第二條

芝加哥公約內關於國際航班的條文

在實施本協定時，締約雙方須遵照一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約，包括附件及適用於締約雙方的公約或附件的任何修訂條文中，適用於國際航班的條款。

第三條

權利的授予

(1) 締約一方授予締約另一方的國際航班下列權利：

(*a*) 只飛越其領空而不着陸的權利；

(*b*) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

(2) 倘因為武裝衝突、政治動亂或局勢的發展，或某些特別與不尋常的情況，引致締約一方的一間或多間航空公司無法按照正常的航線經營服務，締約另一方應就有關的航線作出臨時安排，盡力協助該航空公司繼續提供服務。

第四條

關稅

(1) 對締約一方的航空公司用以提供國際航班的航機、航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件及航機貯存品 (包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。

(2) 對由締約一方的航空公司或其代表運進締約另一方的地區，或由該航空公司轄下航機攜備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件及航機貯存品 (包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程任何部分時使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

(3) 本條第 (1) 及第 (2) 段所指的正常設備和其他物品，可能須要受締約另一方的海關當局監管。

(4) 本條第 (1) 段所指的正常設備和其他物品可在締約另一方的海關當局批准下，在其地區內卸下。在此情況下，該等正常設備和其他物品應基於互惠原則，獲本條第 (1) 段所述的豁免，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。締約另一方的海關當局可規定該等正常設備和其他物品須接受監管，直至該等物品轉運出境或按照海關的規例處理為止。

(5) 在締約一方的航空公司已與另一間或多間航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第 (1) 及第 (2) 段所規定的正常設備和其他物品作出安排的情況下，本條

規定的豁免辦法亦將適用，惟該另一間航空公司或多間航空公司須同樣獲得該締約另一方的該等豁免。

(6) 在締約一方地區內直接轉運的行李及貨物獲豁免關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

第五條

航空安全

(1) 締約各方重申，其對締約另一方就保障民航安全免受非法干擾所負的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約各方特別須遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的「關於在航空器內的犯罪和其他某些行為的公約」，一九七〇年十二月十六日在海牙簽訂的「關於制止非法劫持航空器的公約」，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的「關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約」內關於航空安全的規定。

(2) 締約一方在接獲締約另一方要求時須向其提供一切必要的協助，防止非法劫持民用航機的行為及其他危及該等航機、航機乘客及機員、機場及飛機導航設施安全的非法行為，以及對民航安全構成的任何其他威脅。

(3) 締約雙方在相互的關係上須遵守國際民航組織所訂適用的航空安全規定，該等規定經指定為一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的「國際民航公約」的附件。締約各方須規定，締約各方登記的航機經營機構或以締約各方地區為主要營業地或永久駐地的航機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構，必須遵守該等航空安全規定。

(4) 締約各方同意，該等航機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，或須遵守本條第 (3) 段所述而締約另一方規定必須遵守的航空安全規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航機，並在乘客登機或裝載貨之前及登機裝貨時檢查乘客、機員、隨身行李、行李、貨物和航機貯存品。締約各方對締約另一方為應付某項威脅而提出必須採取合理的特別安全措施的要求，亦須以諒解的態度加以考慮。

(5) 倘若發生非法劫持民用航機的事件或威脅，或其他危及民用航機、航機乘客和機員、機場或飛機導航設施安全的非法行為，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可盡速使用通訊聯絡及其他為迅速及安全地終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

第六條

提供統計資料

締約一方的航空當局，在接獲要求時，須向締約另一方的航空當局提供符合合理需要的定期或其他統計報告，以審查根據本協定經營的服務水平。

第七條

使用費

(1) 「使用費」一詞是指主管當局向航空公司收取或准許收取的費用，作為為飛機、機員、乘客及貨物提供機場建築物或設施、或空中導航設施，以及有關連的服務及設施的費用。

(2) 締約一方向締約另一方的航空公司收取或准許收取的使用費，不得高於向其本身經營同類國際航班的航空公司所收取者。

(3) 締約各方須鼓勵其主管收費當局與使用由該等收費當局提供的服務與設施的航空公司，在可行的情況下透過該等航空公司的代表機構，就使用費進行協商。建議調整使用費時，應在合理時間前通知該等使用者，以便使用者可在作出調整前表達意見。締約各方須進一步鼓勵其主管收費當局與該等使用者就使用費事宜交換適當資料。

第八條

協商

締約一方可隨時要求就本協定的執行、詮釋、應用或修訂問題，進行協商。此項可能由締約雙方的航空當局進行的協商，除非締約雙方另有協議，否則須在締約另一方接獲書面要求當日起計六十日內開始進行。

第九條

解決爭端

(1) 倘若締約雙方就本協定的詮釋或應用方面發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判解決。

(2) 若締約雙方不能通過談判來解決爭端，該項爭端可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約一方的要求下，交由一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：

(*a*) 在接獲仲裁要求後三十日內，締約的每一方須委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十日內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員，並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；

(*b*) 若在上述規定的期限內未能委任任何仲裁員，締約一方可以要求國際民航組織理事會的主席在三十日內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的公民，而此國家在此項爭端中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由而失去資格的最資深副主席委任。

(3) 除本條下文有所規定，或締約雙方同意作別的安排外，審裁團的權力範圍和有關程序須由審裁團本身決定。在審裁團發出指示或締約一方的要求下，必須於審裁團成立後三十日內舉行會議，明確決定須仲裁的事項和須依循的具體程序。

(4) 除締約雙方同意作別的安排或審裁團另有規定外，締約各方必須在審裁團成立後四十五日內呈交一份備忘錄，並在其後六十日內提出答辯。在答辯期滿後三十日內，如締約一方提出要求，或審裁團酌情決定有需要時，審裁團便會進行聆訊。

(5) 審裁團須盡量在聆訊結束後三十日內，或如果沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十日內，以書面作出一個以多數票決定的裁判結果。

(6) 締約一方可在接獲裁判結果後十五日內，要求解釋該項結果，有關方面必須在該項要求提出後十五日內作出解釋。

(7) 審裁團的裁判結果對締約雙方均具約束力。

(8) 締約雙方必須各自負責由其委任的仲裁員的費用。至於審裁團的其他費用，須由締約雙方平均分攤。此等費用包括國際民航組織理事會主席或副主席在實行本條第 (2)(*b*) 段所述的程序時的任何支出。

第十條

修訂

締約雙方同意對本協定所作的任何修訂，在締約雙方以書面確認後，即告生效。

第十一條

終止協定

如締約一方欲終止本協定，可隨時以書面通知締約另一方。本協定須於締約另一方接獲該通知書當日起計一週年的前一個午夜(以接獲該通知書的地方的時間計)終止，除非該通知書在此期限屆滿之前獲雙方同意撤銷，則當別論。

第十二條

向國際民航組織登記

本協定及對本協定所作的任何修訂必須向國際民航組織登記。

第十三條

生效日期

本協定在簽署之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九八年五月十八日在馬累島簽訂，共兩份，每份均用英文及中文寫成，兩種文本具有同等效力。

中華人民共和國 香港特別行政區政府代表	馬爾代夫共和國 政府代表
葉澍堃	Mahmood RAZEE

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALDIVES (HEREINAFTER REFERRED TO AS THE CONTRACTING PARTIES) CONCERNING INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region"), having been duly authorised to conclude this Agreement by the Government of the People's Republic of China, and the Government of the Republic of Maldives,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing for air services transit between the Hong Kong Special Administrative Region and the Republic of Maldives,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Maldives, Director of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "airline" means:

i. In the case of the Hong Kong Spccial Administrative Region, an airline which is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

ii. In the case of the Republic of Maldives, an airline which is incorporated and has its principal place of business in the Republic of Maldives;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Republic of Maldives has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes any amendments to this Agreement.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at

Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

(a) The right to fly across its area without landing;

(b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, an airline or airlines of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies and spare parts including engines and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that airline or taken on board the aircraft operated by that airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where an airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 5. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators. of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 6. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the level of services operated under this Agreement to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 7. User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 8. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 9. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbi-

trator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 10. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 11. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 12. Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 13. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Malé this 18th day of May 1998 in the English and Chinese languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government
of the Republic of Maldives:

MAHMOOD RAZEE

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES MALDIVES RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ("LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG"), DÛMENT AUTORISÉ À CONCLURE LE PRÉSENT ACCORD PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES MALDIVES,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services de transport aérien entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République des Maldives,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de la République des Maldives, le Directeur de l'Aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent à l'heure actuelle des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien" désigne :

i. Dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, une entreprise de transport aérien créée et ayant établi son siège dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

ii. Dans le cas de la République des Maldives, une entreprise de transport aérien créée et ayant établi son siège sur le territoire de la République des Maldives;

c) L'expression "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, inclut l' le de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires et, en ce qui concerne la République des Maldives, a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également tout amendement au présent Accord.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes et tous amendements à ladite Convention ou à ses Annexes, qui s'appliquent aux deux Parties contractantes, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;

b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent Article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 5. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des ex-

ploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent Article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 6. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer du niveau des services offerts en vertu du présent Accord.

Article 7. Redevances d'usage

1. L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utiliation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie con-

tractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 8. Consultations

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 9. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 10. Amendements

Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties contractantes entre en vigueur lorsqu'il a été confirmé par écrit par les Parties contractantes.

Article 11. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant la date anniversaire de la réception de ladite notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période.

Article 12. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et ses amendements éventuels sont enregistrés auprès de l'Organisation internationale de l'aviation civile.

Article 13. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Malé le 18 mai 1998 dans les langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement
de la République des Maldives :

MAHMOOD RAZEE

[RELATED LETTER — LETTRE CONNEXE]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府和馬爾代夫共和國政府國際民航過境協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九七年十一月七日於北京

[TRANSLATION - TRADUCTION][1]

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorizes the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Maldives concerning International Air Services Transit.

Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 7 November 1997

Chief Executive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

1. Translation supplied by the Governement of China — Traduction fournie par le Gouvernement chinois.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure l'Accord entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République des Maldives relatif aux services aériens internationaux.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 4 janvier 1998

M. Tung Chee Hwa
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine

No. 35434

China (for Hong Kong Special Administrative Region) and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 25 July 1997

Entry into force: *25 July 1997 by signature, in accordance with article 20 with the exception of article 14, in accordance with article 14 (6)*

Authentic texts: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 25 January 1999*

Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong) et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 25 juillet 1997

Entrée en vigueur : *25 juillet 1997 par signature, conformément à l'article 20 à l'exception de l'article 14, conformément au paragraphe 6 de l'article 14*

Textes authentiques : *chinois et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區政府和大不列顛及北愛爾蘭聯合王國政府的民用航空運輸協定

中華人民共和國香港特別行政區(「香港特別行政區」)政府和大不列顛及北愛爾蘭聯合王國(「聯合王國」)政府(下文稱為「締約雙方」)，

意欲締結一項協定，規定有關香港特別行政區和聯合王國之間提供往返航班的事宜，

達成協議如下：

第一條

定義

除非另有規定，在本協定中：

(*a*) 「航空當局」一詞在聯合王國方面指運輸大臣，而就第七條而言，指英國民航局；在香港特別行政區方面則指民航處處長，或對雙方而言指可能獲授權執行上述有關當局現行職務或其他類似職務的人士或機構；

(*b*) 「指定航空公司」一詞指根據本協定第四條規定而獲指定及授權的航空公司；

(*c*) 「地區」一詞在聯合王國方面是採納芝加哥公約內第二條有關「領土」的定義；在香港特別行政區方面則包括香港島、九龍及新界；

(*d*) 關於「航班」、「國際航班」、「航空公司」及「非運輸業務性經停」等名詞，分別採納芝加哥公約內第九十六條所載的定義；

(*e*) 「本協定」一詞包括本協定的附件，以及附件與本協定的修訂條文；

(*f*) 「使用費」一詞是指主管當局或經其批准為航空器、機員、乘客及貨物提供機場建築物或設施或空中導航設施(包括有關服務和設施)而向航空公司徵收的費用。

第二條

芝加哥公約內關於國際航班的條文

在實施本協定時，締約雙方須遵照一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約，包括附件及適用於締約雙方的公約或其附件的任何修訂條文中，適用於國際航班的條款。

第三條

權利的授予

(1) 締約一方授予締約另一方的國際航班下列權利：

(*a*) 只飛越其領空而不着陸的權利；

(*b*) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

(2) 締約一方授予締約另一方本協定下文所規定的權利，以便在本協定附件內適當部分所規定的航線上經營國際航班，該等航班和航線在下文分別稱為「協議航班」及「規定航線」。締約一方指定的航空公司在規定航線經營協議航班時，除可享有本條第 (1) 段所列的權利外，亦有權在締約另一方的地區內根據本協定附件就該航線所限定的地點停站，供乘客上落；或起卸包括郵件在內的貨物，或二者同時進行。

(3) 本條第 (2) 段在含意上並無向締約任何一方的指定航空公司授予權利，使其可以在締約另一方的地區內的一處，以租賃或其他報酬方式，載運乘客與包括郵件在內的貨物到該地區的另一處。

(4) 倘因為武裝衝突、政治動亂或局勢的發展，或某些特別與不尋常的情況，引致締約一方的指定航空公司無法按照正常的航線經營服務，締約另一方須就有關的航線作出適當的臨時安排，盡力協助該航空公司繼續提供服務。

第四條

關於航空公司的指定及授權事宜

(1) 締約一方有權以書面向締約另一方提出，指定由一家或多家航空公司在規定航線經營協議航班，並且有權取消或更改該等指定。

(2) 締約另一方在收到上述指定後，在遵守本條第 (3) 及 (4) 段的條件下，須毫不延誤地向指定的一家或多家航空公司授予有關的經營許可。

(3) (*a*) 聯合王國政府如未能滿意該航空公司是在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為主要營業地，則有權拒絕授予本條第 (2) 段所述的經營許可，或對本協定第三條第 (2) 段所載指定航空公司可行使的權利規定需要的條件。

(*b*) 香港特別行政區政府如未能滿意該航空公司的主要所有權及有效控制權是屬於聯合王國政府或其國民，則有權拒絕授予本條第 (2) 段所述的經營許可，或對本協定第三條第 (2) 段所載指定航空公司可行使的權利規定需要的條件。

(4) 締約一方的航空當局可以要求締約另一方所指定的航空公司，向其證實該公司具備資格，符合有關當局根據通常及合理地應用於國際航班的法律及規例所訂定的條件。

(5) 一家航空公司獲上述的指定及授權後，可開始經營協議航班，惟該航空公司必須遵守本協定內有關的規定。

第五條

撤銷或暫停經營許可

(1) 在下列情況下，締約任何一方有權撤銷或暫停締約另一方指定的航空公司行使本協定第三條第 (2) 段所載權利所需的經營許可，或規定行使此等權利時須遵守的條件：

(*a*) (i) 如聯合王國政府未能滿意該航空公司是在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為主要營業地；

(ii) 如香港特別行政區政府未能滿意該航空公司的主要所有權及有效控制權是屬於聯合王國政府或其國民；或

(*b*) 如該航空公司未能遵守授予此等權利的締約一方通常及合理地應用的法律或規例；或

(*c*) 如該航空公司未能按照本協定所定的條件經營。

(2) 除非有必要立即如本條第 (1) 段所述撤銷或暫停經營許可，或規定條件，以防再有違反法律或規例的情形，否則須與締約另一方協商後，才運用此項權力。

第六條

經營協議航班的原則

(1) 締約雙方的指定航空公司，應享有公平均等的機會，在規定航線經營協議航班。

(2) 在經營協議航班時，締約一方的指定航空公司應考慮到締約另一方的指定航空公司的利益，避免不適當地影響後者在相同航線(全部或部分)所提供的航班。

(3) 締約雙方的指定航空公司所提供的協議航班，必須與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係。其主要目的，是按合理運載比率，提供足夠的運力，以便能應付往來指定航空公司的締約一方地區的客運和貨運(包括郵件)現時和合理預計的需求。除在指定航空公司的締約一方地區的各點以外，在規定航線上其他各點上落客貨(包括郵件)的運載規定，應遵照一般的原則。該等一般原則，就是指運力與以下各點相關：

(*a*) 往來指定航空公司的締約一方的地區的運輸需求；

(*b*) 協議航班途經地區的運輸需求，但須先考慮由該區國家的航空公司所提供的其他航班；及

(*c*) 聯程航班的需求。

(4) 在規定航線上所提供的運力，應由締約雙方不時按照本條所訂的原則共同決定。

第七條

運價

(1) 「運價」一詞的定義指下列一項或多項：

(*a*) 一家航空公司在其定期航班運載乘客及他們的行李所收取的票價，以及有關運載的附帶服務的費用及服務條件；

(*b*) 一家航空公司在其定期航班運載貨物(除郵件外)所收取的價格；

(*c*) 所有用以約束此等票價或價格的應用或適用範圍的條件，包括連同有關運載一起提供的或因該等運載而附帶或引起的額外貨物、服務或其他利益；及

(*d*) 一家航空公司就一名代理商為定期航班出售的機票或擬就的提貨單向該代理商所支付的佣金。

假如票價或價格因應經營航班的不同季節、每周的不同日子、每天的不同時間航班的飛行方向，或因應其他一些因素而有所不同，則每項不同票價或價格不論是否經已連同有關條件分別向有關的當局提出申請，均應視作獨立的運價。

(2) 指定航空公司就來往締約雙方的地區之間的載運服務所收取的運價，必須經締約雙方的航空當局批准，以及在考慮各有關因素後按合理的水平訂定。此等因素包括：使用者的利益、經營成本、合理的利潤和市場考慮。

(3) 締約雙方的航空當局不可要求其航空公司就下列條文涉及的服務運價提出申請之前先行與其他航空公司協商。

(4) 凡就來往聯合王國和香港特別行政區的載運服務的建議運價、均須由要求批准運價的一家或多家指定航空公司向締約雙方的航空當局提出申請。申請時須按航空當局可能各自規定的方式，提供有關本條第 (1) 段所述的資料。提出申請的日期須為建議的實施日期最少四十五日 (或締約雙方航空當局同意的較短期間) 前。締約一方的航空當局接獲建議運價申請的日期，應視為向該航空當局提出申請的日期。

(5) (*a*) 締約一方的航空當局可隨時批准任何建議運價。該航空當局可在批准時附加其認為合適的屆滿日期。祇要建議運價是根據本條第 (4) 段的規定提出申請，則有關運價當視作已獲該締約方的航空當局批准，除非締約一方的航空當局在申請日期二十一日內 (或締約雙方航空當局可能同意的較短期間) 以書面向締約另一方的航空當局發出不批准建議運價的通知。

(*b*) 按照本條第 (4) 段所規定的方式但與其指定的最短申請期不符而提出的各項建議運價的申請，在申請日期二十二日後，亦得視作已獲締約一方的航空當局批准，除非該締約方的航空當局在申請日期後十五日內通知提出申請的航空公司必須在符合最短申請期的規定下重新就有關的建議運價提出申請，或該締約方的航空當局在申請日期後二十一日內以書面向締約另一方的航空當局發出不批准建議運價的通知。

(6) 假如任何一方根據本條第 (5) 段的規定發出不批准通知書，締約雙方的航空當局可以共同決定運價。為此，締約的任何一方可於發出不批准通知書後三十日內要求締約雙方的航空當局進行協商，而協商須於締約另一方接獲該項書面要求的日期起計三十日內進行。

(7) 假如任何一方的航空當局根據本條第 (5) 段的規定不批准一項運價，而締約雙方的航空當局又未能根據本條第 (6) 段的規定共同決定此項運價，則可根據本協定第十六條的規定解決爭端。

(8) 在不違反本條第 (9) 段的情況下，在訂定新的運價或撤銷原有運價以前，根據本條規定所釐訂的運價，一直維持有效。

(9) 除經締約雙方的航空當局同意，並只限於他們同意的一段時間內實行，運價的有效期不得因本條第 (8) 段的規定而延長：

(*a*) 如運價設有屆滿日期，則不得將有效期延長至該日期後十二個月以上；

(*b*) 如運價並沒有設屆滿日期，則不得延長至締約一方的一家指定航空公司向締約雙方的航空當局提出申請一項新運價的日期之後十二個月以上。

(10) 雖然有上文第 (2) 及 (4) 至 (9) 段的規定，但聯合王國的航空當局不得就來往締約雙方地區各點之間的載運貨物服務所收取的運價規定須向其申請批准。在此等情況下，上文第 (4) 至 (9) 段所提述的接獲申請應是指由香港特別行政區接獲此等申請。

(11) (*a*) 就香港特別行政區和聯合王國以外另一國家之間的載運服務方面，聯合王國的指定航空公司所收取的運價，必須獲得香港特別行政區航空當局的批准，倘有需要，亦須獲得該另一國家的批准。就聯合王國和另一國家之間的載運服務方面，香港特別行政區的指定航空公司所收取的運價，必須獲得聯合王國航空當局的批准，倘有需要，亦須獲得該另一國家的批准。

(*b*) 該項載運服務的建議運價須由要求批准運價的締約一方的指定航空公司向締約另一方的航空當局提出申請。有關申請須按照該等航空當局可能規定的方式，提供本條第 (1) 段所述的資料，並於建議的實施日期最少四十五日 (或該等航空當局可能決定的較短日期) 之前提出。該等航空當局接獲建議運價申請的日期，應視為向該等航空當局提出申請的日期。

(*c*) 接獲申請的締約方航空當局可隨時批准該項運價，同時，除非該航空當局在申請日期後的二十一日內，以書面向要求批准運價的指定航空公司發出不批准通知書，否則有關運價應視作已獲該航空當局批准。

(*d*) 批准或被視為發出批准該項載運服務運價的締約一方的航空當局，可在九十日前通知採用該項運價的指定航空公司行將撤銷該項批准。在九十日通知期滿時，該指定航空公司須停止採用該項運價。

(*e*) 儘管有上文第 (*a*) 至 (*d*) 節的規定，但聯合王國的航空當局不得對香港特別行政區的一家或多家指定航空公司就來往聯合王國的地區與聯合王國以外另一國家之間的載運貨物服務所收取的運價規定須向其申請批准。

(12) 儘管有本條第 (5) 及 (11)(*c*) 段的規定，但締約一方的航空當局不可不批准締約另一方的某指定航空公司向其提出的任何建議運價，只要該運價 (例如在價格水平、條件及有效期滿日方面，但不必包括所使用的路線) 與第一締約方的任何航空公司就在相同地點之間提供的類似服務所收取的運價相當。

第八條

關稅

(1) 對締約一方的一家或多家指定航空公司用以提供國際航班的航機、航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件及航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。

(2) 對由締約一方的指定航空公司運進締約另一方地區內的下列物品：

(i) 修理、保養及維修設備及組件；

(ii) 處理乘客設備及組件；

(iii) 裝貨設備及組件；

(iv) 保安設備，包括裝嵌於保安設備內的組件；

(v) 用以協助進行上述一項或多項事務的電腦設備及組件；

(vi) 操作說明材料及輔助訓練設備；及

(vii) 航空公司及經營機構文件；

即使此等設備將於飛越該締約另一方的地區的航程部分使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

(3) 對由締約一方的指定航空公司或其代表運進締約另一方的地區，或由該指定航空公司轄下航機攜備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件、航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)、印備的機票、提貨單、任何印有締約一方指定航空公司徽號並由該指定航空公司免費派發的印刷品(用於本條第(2)段所述的任何事務)，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程部分使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

(4) 本條第(1)、(2)及(3)段所指的正常設備和其他物品，可能須要受締約另一方的海關當局監管。

(5) 本條第 (1) 段所指的正常設備和其他物品可在締約另一方的海關當局批准下，在其地區內卸下。在此情況下，該等正常設備和其他物品應基於互惠原則，獲本條第 (1) 段所述的豁免，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。締約另一方的海關當局可規定該等正常設備和其他物品須接受監管，直至該等物品轉運出境或接受處理為止。

(6) 在締約一方的指定航空公司已與另一家或多家航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第 (1)、(2) 及 (3) 段所述的正常設備和其他物品作出安排的情況下，本條規定的豁免辦法亦將適用，惟該另一家航空公司或多家航空公司須同樣獲得該締約另一方的該等豁免。

(7) 在締約一方地區內直接轉運的行李及貨物獲豁免關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。本段不適用於由香港特別行政區到達聯合王國並轉乘在歐洲聯盟內往返航班的乘客的機艙行李。

第九條

航空安全

(1) 締約各方重申，其對締約另一方就保障民航安全免受非法干擾所負的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約各方特別須遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的「關於在航空器內的犯罪和其他某些行為的公約」，一九七〇年十二月十六日在海牙簽訂的「關於制止非法劫持航空器的公約」，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的「關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約」內關於航空安全的規定。

(2) 締約一方在接獲締約另一方要求時須向其提供一切必要的協助，防止非法劫持民用航機的行為及其他危及該等航機、航機乘客及機員、機場及飛機導航設施安全的非法行為，以及對民航安全構成的任何其他威脅。

(3) 締約雙方在相互的關係上須遵守國際民航組織所訂適用的航空安全規定，該等規定經指定為芝加哥公約的附件。締約各方須規定，締約各方登記的航機經營機構或以締約各方地區為主要營業地或永久駐地的航機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構，必須遵守該等航空安全規定。

(4) 締約各方同意，該等航機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，或須遵守本條第 (3) 段所述而締約另一方規定必須遵守的航空安全規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航機，並在乘客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時檢查乘客、機員、隨身行李、行李、貨物和航機貯存品，並確保該等措施會因應威脅的增加而有所調整。締約各方對締約另一方為應付某項威脅而提出必須採取合理的特別安全措施的要求，亦須以諒解的態度加以考慮。

(5) 倘若發生非法劫持民用航機或其他危及民用航機、航機乘客和機員、機場或飛機導航設施安全的非法行為的事件或威脅，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可使用通訊聯絡及在符合最少人命危險的原則下其他為盡快終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

第十條

提供統計資料

締約一方的航空當局，在接獲要求時，須向締約另一方的航空當局提供符合合理需要的定期或其他統計報告，以審查締約一方的指定航空公司在協議航班上所提供的運力。該等報告須包括用以決定該等航空公司在協議航班上的運輸業務量以及該等運輸業務的起點及終點所需的全部資料。

第十一條

兌換及結匯收入

(1) 聯合王國的指定航空公司，有權隨時將從當地獲得的收入扣除在當地的支出後的款項兌換及從香港特別行政區匯返聯合王國。香港特別行政區的指定航空公司，有權隨時將從當地獲得的收入扣除在當地的支出後的款項兌換及從聯合王國匯返香港特別行政區。

(2) 該等收入的兌換和結匯，獲准不受限制地按照在兌換及結匯上述收入時適用於當時交易的有效匯率進行，而除銀行就進行該等兌換及結匯而徵收的一般費用外，無須繳付任何其他款項。

第十二條

航空公司代表與銷售

(1) 締約一方的指定航空公司有權根據締約另一方有關入境、居留及就業的法律和規例，在締約另一方的地區，派駐其轄下為提供航空運輸服務所需的管理、技術、操作及其他專門人員。

(2) 締約一方的指定航空公司有權在締約另一方的地區直接或經由其代理商銷售航空運輸服務。締約一方的指定航空公司有權出售航空運輸服務，而任何人士均可自由購買該等運輸服務，交易時可使用當地貨幣或任何其他自由兌換的貨幣。

第十三條

使用費

(1) 締約一方向締約另一方的指定航空公司收取或准許收取的使用費，不得高於向其本身經營同類國際航班的航空公司所收取者。

(2) 締約各方須鼓勵其主管收費當局與使用由該等收費當局提供的服務與設施的航空公司，在可行的情況下透過該等航空公司的代表機構，就使用費進行協商。建議調整使用費時，應在合理時間前通知該等使用者，以便使用者可在作出調整前表達意見。締約各方須進一步鼓勵其主管收費當局與該等使用者就使用費事宜交換適當資料。

第十四條

雙重課稅寬免

(1) 具體而言，適用於本條的現有稅項是：

(*a*) 就香港特別行政區而言，利得稅 (以下稱「香港稅項」)；

(*b*) 就聯合王國而言：

(i) 所得稅；及

(ii) 公司稅；

(以下稱「聯合王國稅項」)。

(2) 本條亦適用於在本協定簽訂後締約任何一方在現有稅項以外所徵收或為取代現有稅項而徵收的任何相同或實質上類似的稅項。主管當局須將本身稅務法律所作出的任何實質修改通知對方。

(3) 締約一方的航空公司經營航空器國際運輸所得的收入或利潤，包括因參加聯營、聯合業務或國際營運機構，並按其在有關聯營或聯合業務所佔的股份比例所得的收入或利潤，如在該締約方的地區內須徵稅，則得豁免在締約另一方的地區內所徵收的稅項。

(4) 就本條而言：

(*a*) 與經營航空器國際運輸直接有關的資金利息須視為經營該等航空器所得的利潤；

(*b*) 「經營航空器」一詞包括：

(i) 航空載運乘客、行李、牲畜、貨物、郵件或商品；

(ii) 為該航空公司或為任何其他航空公司出售與該等載運有關的機票或類似的文件；

(iii) 以包機形式附帶租賃或出租航空器；

(*c*) 「國際運輸」一詞是指經營航空器的任何運輸，但如該航空器只經營往返締約另一方的地區內的地點，則屬例外；

(*d*) 「締約一方的航空公司」一詞，就香港特別行政區而言，是指在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為其主要營業地的航空公司；就聯合王國而言，是指為聯合王國稅項的目的而常駐於聯合王國的航空公司；締約一方的航空公司不得同時為締約另一方的航空公司；

(*e*) 「締約方」一詞按內容需要，指香港特別行政區或大不列顛及北愛爾蘭聯合王國。

(*f*) 「主管當局」一詞，就香港特別行政區而言，是指稅務局局長或其授權的代表，或任何獲授權執行現時由局長執行的職務或類似的職務的人士或機構，而就聯合王國而言，則是指稅務局局長或其授權的代表；

(*g*) 「地區」一詞在香港特別行政區方面是包括香港島、九龍及新界；在聯合王國方面，是指大不列顛及北愛爾蘭，包括根據國際法已經或今後可能循聯合王國關於大陸架的法律而獲指定在其範圍內可行使聯合王國在海床、下層土壤及其天然資源方面的權利的任何位於聯合王國領海以外的地區；

(*h*) 「稅項」一詞按內容需要，指香港稅項或聯合王國稅項。

(5) 締約雙方的主管當局須通過協商，致力由雙方協議解決涉及本條的詮釋或應用方面的任何爭端。第十六條 (解決爭端) 不適用於這類爭端。

(6) 儘管有第二十條 (生效日期) 的規定，締約各方須通知對方已完成其法律規定有關實施本條所需的程序，本條隨即在下述年度生效：

(*a*) 在香港特別行政區方面，自簽訂本協定之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何課稅年度；

(*b*) 在聯合王國方面：

(i) 就所得稅而言，自簽訂本協定之曆年後的下一個曆年中由四月六日或該日之後開始的任何課稅年度；

(ii) 就公司稅而言，自簽訂本協定之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何財政年度。

(7) 締約任何一方均可在任何曆年終結前最少六個月前向締約另一方發出通知書，在不終止本協定其他條文的情況下終止本條。

(8) 假如根據第十八條的規定發出終止本協定的通知書，或根據第 (7) 段的規定發出終止本條的通知書，則儘管第十八條載有任何相反的規定，本條須在下述年度失效：

(*a*) 在香港特別行政區方面，自發出通知書之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何課稅年度；

(*b*) 在聯合王國方面：

(i) 就所得稅而言，自發出通知書之曆年後的下一個曆年中由四月六日或該日之後開始的任何課稅年度；

(ii) 就公司稅而言，自發出通知書之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何財政年度。

(9) 如締約雙方已簽訂為避免對收入或收入及資本收益雙重徵稅而提供同樣豁免的有效協議，本條即毋須生效。

第十五條

協商

締約一方可隨時要求就本協定的執行、詮釋、適用或修訂問題，進行協商。此等可能由締約雙方的航空當局進行的協商，除非締約雙方另有協議，否則須在締約另一方接獲書面要求當日起計六十日內展開。

第十六條

解決爭端

(1) 倘若締約雙方就本協定的詮釋或應用方面發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判解決。

(2) 若締約雙方不能通過談判來解決爭端，該項爭端可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約一方的要求下，交由一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：

(*a*) 在接獲仲裁要求後三十日內，締約的每一方須委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十日內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員，並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；

(*b*) 若在上述規定的期限內未能委任任何仲裁員，締約一方可以要求國際民航組織理事會的主席在三十日內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的公民，而此國家在此項爭端中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由而失去資格的最資深副主席委任。

(3) 除本條下文有所規定，或締約雙方同意作別的安排外，審裁團的權力範圍和有關程序須由審裁團本身決定。在審裁團發出指示或締約一方的要求下，必須於審裁團成立後三十日內舉行會議，明確決定須仲裁的事項和須依循的具體程序。

(4) 除締約雙方同意作別的安排或審裁團另有規定外，締約各方必須在審裁團成立後四十五日內呈交一份備忘錄，並在其後六十日內提出答辯。在答辯期滿後三十日內，如締約任何一方提出要求，或審裁團酌情決定有需要時，審裁團便會進行聆訊。

(5) 審裁團須盡量在聆訊結束後三十日內，或如果沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十日內，以書面作出一個以多數票決定的裁判結果。

(6) 締約一方可在接獲裁判結果後十五日內，要求解釋該項結果，有關方面必須在該項要求提出後十五日內作出解釋。

(7) 審裁團的裁判結果對締約雙方均具約束力。

(8) 締約雙方必須各自負責由其委任的仲裁員的費用。至於審裁團的其他費用，須由締約雙方平均分攤。此等費用包括國際民航組織理事會主席或副主席在實行本條第 (2)(*b*) 段所述的程序時的任何支出。

第十七條

修訂

本協定的任何修訂在經締約雙方同意後，於締約雙方以書面確認時起生效。

第十八條

終止協定

如締約任何一方決定終止本協定，可隨時以書面通知締約另一方。本協定將於締約另一方接獲該通知書當日起計一週年的前一個午夜(以接獲該通知書的地方的時間計)終止，除非該通知書在此期限屆滿之前獲雙方同意撤銷，則當別論。

第十九條

向國際民航組織登記

本協定及對本協定所作的任何修訂必須向國際民航組織登記。

第二十條

生效日期

本協定在簽署之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九七年七月二十五日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文及中文寫成，兩種文本具有同等效力。

中華人民共和國 香港特別行政區政府代表	大不列顛及北愛爾蘭 聯合王國政府代表
葉澍堃	鄺富劭

附件

航線表

第一部分

由聯合王國指定的一家或多家航空公司經營的航線：

聯合王國境內各點——中間經停點——香港特別行政區——以遠點

注釋：

1. 聯合王國指定的一家或多家航空公司可在任何或所有航班不經停上文規定航線表的任何一點，亦可將中間經停點的先後次序及以遠點的先後次序改變，但該等航線的協議航班必須以聯合王國境內的一點作為起點。

2. 不得在中間經停點接運客貨，在香港特別行政區地區內卸下、或在香港特別行政區地區內接運客貨，在以遠點卸下；亦不得在香港特別行政區地區內接運客貨、在中間經停點卸下，或在以遠點接運客貨，在香港特別行政區地區內卸下，但經締約雙方航空當局不時決定者，則屬例外。這項限制亦適用於所有形式的經停運輸。

3. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。

第二部分

由香港特別行政區指定的一家或多家航空公司經營的航線：

香港特別行政區——中間經停點——聯合王國境內各點——以遠點

注釋：

1. 香港特別行政區指定的一家或多家航空公司可在任何或所有航班不經停上文規定航線表的任何一點，亦可將中間經停點的先後次序、聯合王國境內各點的先後次序及以遠點的先後次序改變、但該等航線的協議航班必須以香港特別行政區作為起點。

2. 不得在中間經停點接運客貨，在聯合王國地區內卸下，或在聯合王國地區內接運客貨，在以遠點卸下；亦不得在聯合王國地區內接運客貨，在中間經停點卸下，或在以遠點接運客貨，在聯合王國地區內卸下，但經締約雙方航空當局不時決定者，則屬例外。這項限制亦適用於所有形式的經停運輸。

3. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the United Kingdom;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the United Kingdom has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Chicago Convention, and in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(f) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

(a) The right to fly across its area without landing,

(b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Aimex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the United Kingdom shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights

specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(b) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United Kingdom or its nationals.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) In the case of the Government of the United Kingdom, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region;

(ii) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United Kingdom or its nationals; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties in accordance with the principles set out in this Article.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

(a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate, including additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and

(d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the areas of the two Contracting Parties shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(4) Any proposed tariff for carriage between the United Kingdom and the Hong Kong Special Administrative Region shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking their approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 45 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) (a) A proposed tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of a Contracting Party, who may attach to their approval such expiry date as they consider appropriate. Provided a proposed tariff has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, it shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 21 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(b) Each proposed tariff which has been filed in the form required by paragraph (4) of this Article, but not in conformity with the minimum filing period therein specified, shall nevertheless be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party 22 days after the date of filing unless the aeronautical authorities of that Contracting Party have either notified the airline filing the proposed tariff within 15 days after the date of filing that the proposed tariff must be re-filed in conformity with the minimum filing period or served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party within 21 days after the date of filing written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established or the tariff is withdrawn.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has an expiry date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no expiry date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) Notwithstanding paragraphs (2) and (4)-(9) above, the aeronautical authorities of the United Kingdom shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in the areas of the two Contracting Parties. In such cases, references in paragraphs (4)-(9) above to receipt of filings shall be deemed to refer to the receipt of such filings by the Hong Kong Special Administrative Region.

(11) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the United Kingdom for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the United Kingdom shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the United Kingdom and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the United Kingdom and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 45 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 21 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(e) Notwithstanding sub-paragraphs (a)-(d) above, the aeronautical authorities of the United Kingdom shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for the carriage of cargo between the area of the United Kingdom and a State other than the United Kingdom.

(12) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (11)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of the first Contracting Party for comparable services between the same points.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the area of the other Contracting Party:

(i) Repair, maintenance and servicing equipment and component parts;

(ii) Passenger handling equipment and component parts;

(iii) Cargo-loading equipment and component parts;

(iv) Security equipment including component parts for incorporation into security equipment;

(v) Computer equipment and component parts used to assist in one or more of the above matters;

(vi) Instructional material and training aids; and

(vii) Airline and operators' documents;

shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such equipment is to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party (used in any of the matters referred to in paragraph (2) of this Article) distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1), (2) and (3) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(5) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may, however, require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(6) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1), (2) and (3) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(7) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival. This paragraph is not applicable to the cabin baggage of passengers arriving in the United Kingdom from the Hong Kong Special Administrative Region and transferring to an intra-European Union flight.

Article 9. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the United Kingdom shall have the right to convert and remit to the United Kingdom from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the United Kingdom on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Relief from Double Taxation

(1) The existing taxes to which this Article shall apply are in particular:

(a) In the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the profits tax (hereinafter referred to as "Hong Kong tax");

(b) In the case of the United Kingdom:

(i) The income tax; and

(ii) The corporation tax

(hereinafter referred to as "United Kingdom tax").

(2) This Article shall also apply to any identical or substantially similar taxes which are imposed by either Contracting Party after the signature of this Agreement in addition to, or in place of, the existing taxes. The competent authorities shall notify each other of any substantial changes which have been made in their respective taxation laws.

(3) Income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including any income or profits attributable to its participation in a pool, joint business or international operating agency, and proportionate to its share in the pool or joint operation, which are subject to tax in the area of that Contracting Party, shall be exempt from tax imposed in the area of the other Contracting Party.

(4) For the purpose of this Article:

(a) Interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic shall be regarded as profits from the operation of such aircraft;

(b) The term "operation of aircraft" shall include:

(i) The carriage by air of persons, baggage, livestock, goods, mail or merchandise;

(ii) The sale of tickets or similar documentation connected with such carriage, either for the airline or for any other airline;

(iii) The incidental rental or lease of aircraft on a charter basis;

(c) The term "international traffic" means any carriage by an aircraft except where such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;

(d) The term "airline of one Contracting Party" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and in the case of the United Kingdom, an airline which is resident in the United Kingdom for the purposes of United Kingdom tax: and an airline of one Contracting Party shall not be at the same time an airline of the other Contracting Party;

(e) The term "Contracting Party" means the Hong Kong Special Administrative Region or the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, as the context requires;

(f) The term "competent authority" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions, and, in the case of the United Kingdom, the Commissioners of Inland Revenue or their authorised representative;

(g) The term "area" in respect of the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in respect of the United Kingdom means Great Britain and Northern Ireland including any area outside the territorial sea of the United Kingdom which in accordance with international law has been or may hereafter be designated, under the laws of the United Kingdom concerning the Continental Shelf, as an area within which the rights of the United Kingdom with respect to the sea bed and sub-soil and their natural resources may be exercised,

(h) The term "tax" means Hong Kong tax or United Kingdom tax as the context requires.

(5) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 16 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(6) Notwithstanding Article 20 (Entry into Force) each Contracting Party shall notify to the other the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Article and this Article shall thereupon have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement is signed;

(b) In the United Kingdom:

(i) In respect of income tax, for any year of assessment beginning on or after 6th April in the calendar year next following that in which this Agreement is signed;

(ii) In respect of corporation tax, for any financial year beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement is signed.

(7) Either Contracting Party may terminate this Article without terminating the remainder of this Agreement by giving notice to the other Contracting Party at least six months before the end of any calendar year.

(8) Where notice of termination of this Agreement is given under Article 18, or notice of termination of this Article is given under paragraph (7), then, notwithstanding anything in Article 18 to the contrary, this Article shall cease to have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given;

(b) In the United Kingdom:

(i) In respect of income tax, for any year of assessment beginning on or after 6th April in the calendar year next following that in which notice is given;

(ii) In respect of corporation tax, for any financial year beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given.

(9) This Article shall not have effect so long as an Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income or income and capital gains providing for similar exemptions has effect between the Contracting Parties.

Article 15. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 16. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 days. If the President con-

siders that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 17. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 18. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organisation

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 20. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong this 25th day of July 1997, in the English and Chinese languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government
of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:

ROBERT FRANCIS CORNISH

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom--Intermediate Points--Hong Kong Special Administrative Region--

Points Beyond.

Notes

1. The designated airline or airlines of the United Kingdom may, on any or all flights, omit calling at any points on the route schedule specified above, and may serve intermediate points in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at a point in the United Kingdom.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the area of the Hong Kong Special Administrative Region or in the area of the Hong Kong Special Administrative Region to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

3. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or as a beyond point.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region--Intermediate Points--Points in the United Kingdom-- Points Beyond.

Notes

1. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may, on any or all flights, omit calling at any points on the route schedule specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in the United Kingdom in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin in the Hong Kong Special Administrative Region.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the area of the United Kingdom or in the area of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

3. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or as a beyond point.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("la Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ("le Royaume-Uni"), (ci-après dénommés les "Parties contractantes"),

Désireux de conclure un accord aux fins de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Royaume-Uni,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins d'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État aux transports, et aux fins d'application de l'Article 7, l'Autorité de l'Aviation civile et, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" désigne une entreprise de transport aérien désignée et habilitée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

c) L'expression "zone" en ce qui concerne le Royaume-Uni, a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention de Chicago et, en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, inclut l' le de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention de Chicago;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe audit Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord;

f) L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et marchandises transportés.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes et tous amendements à la Convention ou à ses Annexes, s'appliquant aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;

b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et routes sont ci-après appelés "les services agréés" et "les routes spécifiées" respectivement. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris le courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou de rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement du Royaume-Uni a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve que ladite entreprise de transport aérien est immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

b) Le Gouvernement de la Rcgion administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Royaume-Uni ou de ses ressortissants.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement du Royaume-Uni, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une entreprise de transport aérien est immatriculée et a son lieu principal d'activités dans la Région administration spéciale de Hong Kong;

ii) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Royaume-Uni ou de ses ressortissants; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent Article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité;

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes, conformément aux principes stipulés dans le présent Article.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les biens, services ou autres avantages à fournir ou à rendre disponibles en relation avec ledit transport ou qui en résultent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

Lorsque les barèmes ou les taux varient suivant la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée à laquelle le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct qu'il ait été déposé séparément ou non, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités compétentes.

2. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliquent au transport entre leurs territoires sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et sont fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfices raisonnables et la situation du marché.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne demandent pas à leurs entreprises de transport aérien de consulter d'autres entreprises avant de déposer, pour agrément, les tarifs correspondant aux services couverts par les dispositions suivantes.

4. Tout tarif proposé pour le transport entre le Royaume-Uni et la Région administrative spéciale de Hong Kong doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée ou par les entreprises de transport désignées sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Il est déposé 45 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. a) Un tarif proposé peut être à n'importe quel moment agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, qui peuvent inclure dans leur approbation une date d'expiration qu'elles jugent appropriée. Dans la mesure où un tarif proposé a été déposé conformément au paragraphe 4 du présent Article, il est censé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que, dans les 21 jours (ou dans un délai plus court convenu par les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date à laquelle il a été déposé, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aient notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur refus du tarif proposé.

b) Chaque tarif proposé qui a été déposé sous la forme requise par le paragraphe 4 du présent Article sans égard à la période mimimum fixée dans ledit paragraphe, est néanmoins censé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 22 jours après la date de la déposition, à moins que les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient notifié à l'entreprise de transport aérien ayant déposé le tarif proposé dans les 15 jours après la date de ladite déposition qu'elle doit déposer à nouveau le tarif proposé en se conformant à la période minimum fixée à cet effet ou notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les 21 jours après la date à laquelle le refus du tarif proposé a été notifié par écrit.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les

autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes.

10. Nonobstant les paragraphes 2 et 4 à 9 ci-dessus, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs pour le transport de marchandises entre des points de leurs territoires. Dans ces cas, les références contenues aux paragraphes 4 à 9 ci-dessus concernant les dépôts sont censées se référer au reçu desdits dépôts par la Région administrative spéciale de Hong Kong.

11. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée du Royaume-Uni pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un autre État que le Royaume-Uni doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative de Hong Kong pour les transports entre le Royaume-Uni et un autre État doivent être approuvés par les autorités aéronautiques du Royaume-Uni et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, 45 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 21 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un

préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

e) Nonobstant les dispositions des alinéas a) à d) ci-dessus, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni n'exigent pas le dépôt, pour leur approbation, des tarifs devant être appliqués par l'entreprise de transport aérien désignée ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport de fret entre la zone du Royaume-Uni et un État autre que le Royaume-Uni.

12. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 11 du présent Article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions et la date d'expiration, mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de la première Partie contractante pour des services comparables entre les mêmes points.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les éléments ci-après introduits par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante dans la zone de l'autre Partie contractante :

i) Les réparations, l'entretien et le matériel d'entretien ainsi que les pièces détachées;

ii) Le matériel et les pièces détachées pour le transport des passagers;

iii) Le matériel et les pièces détachées pour l'embarquement du fret;

iv) Le matériel de sécurité, y compris les pièces détachées y afférentes;

v) Le matériel informatique et les pièces détachées y afférentes pour l'équipement susmentiouné;

vi) Les documents d'instruction et de formation; et

vii) Les documents relatifs à l'entreprise de transport aérien et à ses exploitants;

sont exonérés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres frais et impôts semblables qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis à l'arrivée, même dans le cas où lesdits équipements doivent être utilisés pour tout ou partie d'un vol au-dessus de la zone de l'autre Partie contractante.

3. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les

provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes (utilisés pour tout élément cité à l'alinéa 2 du présent Article), distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

4. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

5. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent Article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

6. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

7. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accises et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux bagages de cabine des voyageurs arrivant au Royaume-Uni en provenance de la Région administrative spéciale de Hong Kong et en transfert sur un vol au sein de l'Union européenne.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16

décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention de Chicago. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent Article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées du Royaume-Uni ont le droit de convertir et de transférer au Royaume-Uni hors de la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer du Royaume-Uni vers la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, personnel technique, d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. Une Partie contractante n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 14. Mesures destinées à éviter la double imposition

1. Les impôts actuels auxquels s'applique le présent Article sont, notamment :

a) Dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, l'impôt sur les bénéfices (ci-après appelé "l'impôt de Hong Kong");

b) Dans le cas du Royaume-Uni :

i) L'impôt sur le revenu des particuliers; et

ii) L'impôt sur les sociétés

(ci-après dénommés "impôt du Royaume-Uni").

2. Le présent Article s'applique également aux impôts de toute nature identiques ou analogues qui seraient établis par chacune des Parties contractantes après la signature du présent Accord et qui s'ajouteraient aux impôts existants, ou qui les remplaceraient. Les autorités compétentes se communiquent toute modification importante portée à leurs législations fiscales respectives.

3. Les revenus ou les bénéfices provenant de l'exploitation en trafic international d'un aéronef par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, y compris tout revenu ou bénéfice découlant de sa participation à un pool, partenariat ou agence d'exploitation internationale et proportionnés à sa part dans ledit pool ou ladite affaire en participation, imposables dans la zone de la Partie contractante sont exonérés des impôts appliqués dans la zone de l'autre Partie contractante.

4. Aux fins du présent Article :

a) Les intérêts sur les fonds directement liés à l'exploitation d'un aéronef pour les transports internationaux sont considérés comme des bénéfices découlant de l'exploitation dudit aéronef;

b) L'expression "exploitation d'un aéronef" inclut :

i) Le transport aérien de personnes, bagages, animaux, biens, courrier ou marchandises;

ii) La vente de billets ou documents semblables liés audit transport, soit pour l'entreprise de transport aérien soit pour toute autre entreprise de transport aérien;

iii) La location ou la concession éventuelle d'un aéronef pour des vols affrétés;

c) L'expression "trafic international" désigne le transport effectué par un aéronef exclusivement entre des points situés dans la zone de l'autre Partie contractante;

d) L'expression "entreprise de transport aérien d'une Partie contractante" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong une entreprise constituée et ayant son principal centre d'activités dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et, dans le cas du Royaume-Uni, une entreprise de transport aérien résidant au Royaume-Uni aux fins des impôts prélevés dans ce pays; d'autre part, une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ne peut en aucun cas être une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante;

e) L'expression "Partie contractante" désigne la Région administrative spéciale de Hong Kong ou le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, selon le contexte;

f) L'expression "autorité compétente" désigne, en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Commissaire à l'Administration fiscale ou son représentant autorisé, ou toute personne ou organisme autorisé à accomplir toutes fonctions exercées à l'heure actuelle par le Commissaire ou des fonctions semblables, et, dans le cas du Royaume-Uni, les Commissaires à l'Administration fiscale ou leur représentant autorisé;

g) Le terme "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, inclut l' le de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires, et, en ce qui concerne le Royaume- Uni, la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, y compris toute zone à l'extérieur des eaux territoriales du Royaume-Uni qui, conformément au droit international a été ou peut par la suite être désignée, dans le cadre de la législation du Royaume-Uni concernant le Plateau continental, comme étant une zone au sein de laquelle les droits du Royaume-Uni relatifs aux fonds et aux tréfonds marins et à leurs ressources naturelles, peuvent être exercés;

h) Le terme "impôt" désigne l'impôt de Hong Kong ou l'impôt du Royaume-Uni, selon le contexte.

5. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'efforceront, dans le cadre de consultations, de résoudre par accord mutuel tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Article. L'Article 16 (Règlement des différends) ne s'applique pas dans ce cas.

6. Nonobstant l'Article 20 (Entrée en vigueur), chaque Partie contractante notifie à l'autre l'accomplissement des procédures requises par sa législation pour l'entrée en vigueur du présent Article et ledit Article prend effet :

a) Dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, pour toute année d'imposition à partir du 1er avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle le présent Accord est signé;

b) Au Royaume-Uni :

i) En ce qui concerne l'impôt sur le revenu, pour toute année d'imposition à partir du 6 avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle le présent Accord est signé;

ii) En ce qui concerne l'impôt sur les bénéfices des sociétés, tout exercice fiscal à partir du 1er avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle le présent Accord est signé.

7. Chaque Partie contractante peut dénoncer le présent Article sans pour cela dénoncer le reste du présent Accord par notification à l'autre Partie contractante six mois au moins avant la fin de toute année civile.

8. Dans le cas où la dénonciation du présent Accord est notifiée en vertu de l'Article 18, ou dans le cas où le présent Article est dénoncé en vertu des dispositions du paragraphe 7, le présent Article cesse d'avoir effet nonobstant toute indication contraire dans l'Article 18 :

a) Dans la Région administration spéciale de Hong Kong, toute année d'imposition à partir du 1er avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle ladite notification a été donnée;

b) Au Royaume-Uni :

i) En ce qui concerne l'impôt sur le revenu, pour toute année d'imposition à partir du 6 avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle ladite notification est donnée;

ii) En ce qui concerne l'impôt sur les bénéfices des sociétés, pour tout exercice financier commençant le 1er avril de l'année suivant celle au cours de laquelle ladite notification est donnée.

9. Le présent Article n'est pas en vigueur dans le cas où un accord visant à éviter la double imposition en ce qui concerne les impôts sur le revenu ou le revenu et les gains en capital procurant des exonérations semblables est en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 15. Consultations

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Lesdites consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours à partir de la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 16. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation. 3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou

à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 17. Amendements

Tout amendement au présent Accord, convenu par les Parties contractantes, entre en vigueur après confirmation écrite de la part des Parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ce dernier prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 25 juillet 1997, dans les langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

ROBERT FRANCIS CORNISH

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) du Royaume-Uni :

Points au Royaume-Uni - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes

1. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Royaume-Uni peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus, et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services agréés sur ses routes aient comme point d'origine le Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire et débarqué dans la zone de la Région administrative spéciale de Hong Kong, ni dans la zone de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour être débarqué à un point au-delà, et vice-versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre. Cette restriction s'applique également à toute forme de transport avec escale.

3. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou au- delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - points au Royaume-Uni - points au-delà.

Notes

1. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au Royaume-Uni ainsi que les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ses routes aient pour origine la Région administrative spéciale de Hong Kong.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être débarqué dans la zone du Royaume-Uni ni pour la zone du Royaume-Uni pour être débarqué à un point au-delà, et vice- versa, sauf sur décision que peuvent prendre de temps à autre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Cette restriction s'applique également à toute forme de transport avec escale.

3. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

[RELATED LETTER — LETTRE CONNEXE]]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府與大不列顛及北愛爾蘭聯合王國政府簽署中華人民共和國香港特別行政區政府和大不列顛及北愛爾蘭聯合王國政府民用航空運輸協定。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九七年七月三日於北京

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorizes the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland the Air Services Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 3 July 1997

Chief Executive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure avec le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord l'Accord relatif aux services aériens entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 3 juillet 1997

M. Tung Chee Hwa
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine

No. 35435

United Nations (United Nations International Drug Control Programme)
and
Islamic Republic of Iran

Memorandum of understanding between the Government of the Islamic Republic of Iran and the United Nations International Drug Control Programme (UNDCP) concerning the establishment of UNDCP country office in Tehran. Vienna, 26 January 1999

Entry into force: *26 January 1999 by signature, in accordance with article III*

Authentic texts: *English and Persian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 26 January 1999*

Organisation des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues)
et
République islamique d'Iran

Mémorandum d'accord entre le Gouvernement de la République islamique d'Iran et le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID) relatif à la création d'un bureau de pays du PNUCID à Téhéran. Vienne, 26 janvier 1999

Entrée en vigueur : *26 janvier 1999 par signature, conformément à l'article III*

Textes authentiques : *anglais et persan*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *d'office, 26 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN AND THE UNITED NATIONS INTERNATIONAL DRUG CONTROL PROGRAMME (UNDCP) CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF UNDCP COUNTRY OFFICE IN TEHRAN

The United Nations International Drug Control Programme (hereinafter referred to as "UNDCP") and the Government of the Islamic Republic of Iran (hereinafter referred to as "the Government") have, for the purpose of development of existing cooperation between the two sides, concluded the present MOU concerning the establishment of a UNDCP Office in Tehran.

Article I

1. With the establishment of the UNDCP Country Office in Tehran, the responsibility of enhancing coordination and provision of support services for all existing cooperation between UNDCP and the Government and new programmes/projects in the country shall rest with the above-mentioned office.

2. The UNDCP Country Office shall be headed by a UNDCP Representative approved by the Government. The Representative, while coordinating with UNDCP Headquarters, shall undertake the following functions:

a. Promotion of UNDCP programmes/projects at country level.

b. Development of a strategic framework for cooperation, including formulation of an annual work programme through direct consultations with the Government.

c. Supporting and monitoring the implementation of UNDCP programmes and projects in the country.

d. Managing the office and its resources, as well as interacting with the UNDCP Offices in the region and worldwide.

Article II

1. The Government shall facilitate the establishment and effective functioning of the UNDCP Country Office in Tehran according to the rules and regulations of the Islamic Republic of Iran.

2. The Government shall apply to UNDCP, including its property, funds, assets and the Representative and his/her international staff, the privileges and immunities of the United Nations pursuant to the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations of February 13, 1946, to which Iran has become a party on 8 May 1947.

Article III

The present MOU shall be in force for a period of three years effective from the date of signature, and its validity shall continue subject to the mutual agreement. Mutual consultations and full consent in all the relevant issues shall be considered as an authority in the interpretation of this MOU.

In witness whereof, the representatives of both parties, duly authorized, have signed this Memorandum of Understanding in duplicate in English and Persian, in Vienna, this twenty-sixth day of January 1999.

For the United Nations International
Drug Control Programme:

PINO ARLACCHI
Executive Director of UNDCP

For the Government
of the Islamic Republic of Iran:

MOHAMMAD FALLAH
Secretary of the Drug Control
Headquarters

[PERSIAN TEXT — TEXTE PERSAN]

بسمه تعالی

یادداشت تفاهم
بین
دولت جمهوری اسلامی ایران
و
برنامه کنترل مواد مخدر ملل متحد (UNDCP)
در زمینه
تاسیس دفتر UNDCP در تهران

دولت جمهوری اسلامی ایران (که از این پس "دولت" نامیده می شود) و برنامه کنترل مواد مخدر ملل متحد (که از این پس "UNDCP" نامیده می شود) به منظور پیشبرد همکاری های موجود بین دو طرف، یادداشت تفاهم حاضر را در رابطه با ایجاد دفتر UNDCP در تهران منعقد می نمایند.

ماده ۱

۱. با ایجاد دفتر UNDCP در تهران مسئولیت ارتقاء هماهنگی و ارائه خدمات حمایتی برای تمام همکاری های موجود بین UNDCP و دولت و برنامه ها/پروژه های جدید در کشور بعهده دفتر فوق قرار خواهد گرفت.

۲. ریاست دفتر بعهده نماینده رسمی UNDCP با تائید دولت خواهد بود. نماینده ضمن انجام هماهنگی با دبیرخانه UNDCP وظایف ذیل را بر عهده خواهد گرفت:

الف. افزایش برنامه ها و پروژه های UNDCP در سطح کشور.
ب. ایجاد یک چارچوب استراتژیک برای همکاری از جمله تدوین برنامه کاری سالانه از طریق مذاکره مستقیم با دولت.
ج. حمایت و نظارت بر اجرای برنامه ها و پروژه های UNDCP در کشور.
د. مدیریت دفتر و منابع آن و انجام هماهنگی لازم با دفاتر UNDCP در سطح منطقه و جهان.

ماده ۲

۲. دولت مزایا و مصونیت های سازمان ملل متحد را برای UNDCP، شامل مایملک، اموال و دارائی ها و نماینده و پرسنل بین المللی وی بر اساس کنوانسیون مزایا و مصونیتهای ملل متحد مورخ ۱۳ فوریه ۱۹۴۶ که ایران در تاریخ ۸ مه ۱۹۴۷ به آن پیوسته است اعمال خواهد نمود.

ماده ۳

این یادداشت تفاهم از تاریخ امضاء بمدت سه سال قابل اجرا خواهد بود و بعد از آن در صورت وجود تفاهم دوجانبه، تداوم خواهد یافت. مذاکره فیمابین و توافق کامل در کلیه موارد مورد نظر در تفسیر این یادداشت تفاهم مرجع خواهد بود.

در تائید مراتب بالا، امضاء کنندگان زیر که نمایندگان مجاز دو طرف می باشند، یادداشت تفاهم حاضر را در دو نسخه به زبان انگلیسی و فارسی در وین، روز ششم ماه بهمن ۱۳۷۷ امضاء نمودند.

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران:

محمد فلاح
دبیر ستاد مبارزه با مواد مخدر

از طرف برنامه کنترل مواد مخدر ملل متحد:

پینو آرلاکی
مدیر اجرائی UNDCP

[TRANSLATION - TRADUCTION]

MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN ET LE PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE CONTRÔLE INTERNATIONAL DES DROGUES (PNUCID) RELATIF À LA CRÉATION D'UN BUREAU DE PAYS DU PNUCID À TÉHÉRAN

Le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (ci-après désigné sous son sigle "PNUCID") et le Gouvernement de la République islamique d'Iran (ci-après dénommé "le Gouvernement") ont, dans le but de développer la coopération existante entre les deux Parties, conclu le présent Mémorandum d'accord relatif à la création d'un Bureau de pays du PNUCID à Téhéran.

Article premier

1. À la suite de la création du Bureau de pays du PNUCID à Téhéran, la responsabilité d'améliorer la coordination et la prestation de services d'appui intéressant l'ensemble de la coopération existante entre le PNUCID et le Gouvernement et les nouveaux programmes et les nouveaux projets relèvera dudit Bureau.

2. Le Bureau de pays du PNUCID sera dirigé par un représentant du PNUCID approuvé par le Gouvernement. Tout en assurant la coordination avec le siège du PNUCID, le représentant assume les fonctions suivantes :

a) Promotion des programmes et des projets du PNUCID au niveau du pays.

b) Élaboration d'un cadre stratégique aux fins de la coopération, y compris l'établissement d'un programme de travail annuel en s'appuyant sur des consultations directes avec le Gouvernement.

c) Appui et suivi de l'application des programmes et des projets du PNUCID dans le pays.

d) Administration du Bureau et de ses ressources, de même qu'une interaction avec les bureaux du PNUCID dans la région et ailleurs dans le monde.

Article II

1. Le Gouvernement facilite la création et le bon fonctionnement du Bureau de pays du PNUCID à Téhéran, conformément aux règles et règlements de la République islamique d'Iran.

2. Le Gouvernement reconnaît au PNUCID, à ses biens, fonds, avoirs, ainsi qu'à son représentant et au personnel international, les privilèges et les immunités de l'Organisation des Nations Unies conformément à la Convention sur les privilèges et les immunités des Nations Unies en date du 13 février 1946, à laquelle l'Iran est devenu partie le 8 mai 1947.

Article III

Le présent Accord demeurera en vigueur pendant une période de trois ans à compter de sa signature et il demeurera en vigueur par accord mutuel. L'interprétation des dispositions du présent Mémorandum d'accord sera fondée sur des consultations mutuelles et le plein consentement des parties en ce qui concerne toutes questions essentielles.

En foi de quoi les représentants des parties, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Mémorandum d'accord en double exemplaire en langues anglaise et persane, à Vienne le 26 janvier 1999.

Pour le Programme des Nations Unies
pour le contrôle international des drogues :
Le Directeur exécutif du PNUCID,

PINO ARLACCHI

Pour le Gouvernement
de la République islamique d'Iran :
Le Secrétaire du siège chargé du contrôle des drogues,

MOHAMMAD FALLAH

No. 35436

Spain
and
Mexico

Supplementary Agreement to the Basic Convention ou scieutific and techuical cooperation between the Kingdom of Spain and the United Mexican States for the financing of programs and cooperation projects (with annex). Madrid, 25 January 1996

Entry into force: *provisionally on 25 January 1996 by signature and definitively on 14 July 1998 by notification, in accordance with article 10*

Autheutic text: *Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 19 January 1999*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Espagne
et
Mexique

Accord complémentaire de la Convention de base de coopératiou scieutifique et technique entre le Royaume d'Espagne et les Etats-Unis dn Mexique pour le finaucement de programmes et de projets de coopération (avec annexe). Madrid, 25 janvier 1996

Entrée en vigueur : *provisoirement le 25 janvier 1996 par signature et définitivement le 14 juillet 1998 par notification, conformément à l'article 10*

Texte authentique : *espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Natious Unies : *Espagne, 19 janvier 1999*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 35437

Spain
and
Bolivia

Convention between the Kingdom of Spain and the Republic of Bolivia for the avoidance of donhle taxation and the prevcntion of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital (with protocol). La Paz, 30 June 1997

Entry into force: *23 November 1998 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article 29*

Authentic text: *Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 19 January 1999*

Espagne
et
Bolivie

Convention entre le Royanme d'Espagne et la Répnblique de Bolivie pour éviter les doubles impositions et prévenir l'évasion fiscale eu matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (avcc protocole). La Paz, 30 juin 1997

Entrée en vigneur : *23 novembre 1998 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article 29*

Texte authentique : *espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Espagne, 19 janvier 1999*

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE BOLIVIA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN Y PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL EN MATERIA DE IMPUESTOS SOBRE LA RENTA Y SOBRE EL PATRIMONIO.

El Reino de España y la República de Bolivia, deseando concluir un Convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, han acordado lo siguiente:

Artículo 1

ÁMBITO SUBJETIVO

El presente Convenio se aplica a las personas residentes de uno o de ambos Estados contratantes.

Artículo 2

IMPUESTOS COMPRENDIDOS

1. El presente Convenio se aplica a los impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio exigibles por cada uno de los Estados contratantes, sus subdivisiones políticas o sus entidades locales, cualquiera que sea el sistema de su imposición.

2. Se consideran impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio los que gravan la totalidad de la renta o del patrimonio o cualquier parte de los mismos, incluidos los impuestos sobre las ganancias derivadas de la enajenación de bienes muebles o inmuebles, los impuestos sobre el importe de sueldos o salarios pagados por las empresas, así como los impuestos sobre las plusvalías.

3. Los impuestos actuales a los que en particular se aplica este Convenio son:

a) en España:

i) el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas;

ii) el Impuesto sobre Sociedades;

iii) el Impuesto sobre el Patrimonio; y

iv) los impuestos locales sobre la renta y sobre el patrimonio;

(denominados en lo sucesivo "impuesto español");

b) en Bolivia:

i) Régimen Complementario al Impuesto al Valor Agregado (RC-IVA);
ii) el Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas (IUE);
iii) el Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles y Vehículos Automotores (IPBIVA); y
iv) el Impuesto a las Transacciones (IT);

(denominados en lo sucesivo "impuesto boliviano").

4. El Convenio se aplicará igualmente a los impuestos de naturaleza idéntica o análoga que se establezcan con posterioridad a la fecha de la firma del mismo y que se añadan a los actuales o los sustituyan. Las autoridades competentes de los Estados contratantes se comunicarán mutuamente las modificaciones sustanciales que se hayan introducido en sus respectivas legislaciones fiscales, dentro de un razonable período de tiempo después de que aquellas modificaciones hayan tenido lugar.

Artículo 3
DEFINICIONES GENERALES

1. A los efectos del presente Convenio, a menos que de su contexto se infiera una interpretación diferente:

a) el término "España" significa el territorio del Estado español y, utilizado en sentido geográfico, designa el territorio del Estado español incluyendo las áreas exteriores a su mar territorial en las que, con arreglo al Derecho internacional y en virtud de su legislación interna, el Estado español pueda ejercer jurisdicción o derechos de soberanía respecto del fondo marino, su subsuelo y aguas suprayacentes, y sus recursos neturales;

b) el término "Bolivia" significa el territorio del

Estado boliviano y utilizado en sentido geográfico la República de Bolivia, donde el Estado boliviano puede ejercer jurisdicción o derechos de soberanía respecto del suelo, subsuelo y recursos naturales.

c) las expresiones "un Estado contratante" y "el otro Estado contratante" significan España o Bolivia, según el contexto;

d) el término "persona" comprende las personas físicas, las sociedades y cualquier otra agrupación de personas;

e) el término "sociedad" significa cualquier persona jurídica o cualquier entidad que se considere persona jurídica a efectos impositivos;

f) las expresiones "empresa de un Estado contratante" y "empresa del otro Estado contratante" significan, respectivamente, una empresa explotada por un residente de un Estado contratante y una empresa explotada por un residente del otro Estado contratante;

g) el término "nacional" significa:

i) toda persona física que posea la nacionalidad de un Estado contratante; y
ii) toda persona jurídica, asociación o entidad constituida conforme a la legislación vigente en un Estado contratante;

h) la expresión "tráfico internacional" significa todo transporte efectuado por un buque o aeronave explotado por una empresa cuya sede de dirección efectiva esté situada en un Estado contratante, salvo cuando el buque o aeronave se explote

únicamente entre puntos situados en el otro Estado contratante;

i) la expresión "autoridad competente" significa:

i) en el caso de España, el Ministro de Economía y Hacienda o su representante autorizado; y

ii) en el caso de Bolivia el Ministro de Hacienda o su representante autorizado.

2. Para la aplicación del Convenio por un Estado contratante cualquier expresión no definida en el mismo tendrá, a menos que de su contexto se infiera una interpretación diferente, el significado que le atribuya la legislación de ese Estado relativa a los impuestos que son objeto del Convenio, el significado atribuido a esa expresión por la legislación fiscal de ese Estado prevalecerá sobre el significado que le atribuyan otras leyes de dicho Estado.

Artículo 4
RESIDENTE

1. A los efectos de este Convenio, la expresión "residente de un Estado contratante" significa toda persona que en virtud de la legislación de ese Estado esté sujeta a imposición en él por razón de su domicilio, residencia, sede de dirección o cualquier otro criterio de naturaleza análoga. Sin embargo, esta expresión no incluye a las personas que estén sujetas a imposición en ese Estado exclusivamente por las rentas que obtengan procedentes de fuentes situadas en el citado Estado o por el patrimonio que posean en el mismo.

2. Cuando en virtud de las disposiciones del párrafo 1 una persona física sea residente de ambos Estados contratantes, su situación se resolverá de la siguiente manera:

a) esa persona será considerada residente del Estado donde tenga una vivienda permanente a su disposición; si tuviera una vivienda permanente a su disposición en ambos Estados, se considerará residente del Estado con el que mantenga relaciones personales y económicas más estrechas (centro de intereses vitales);

b) si no pudiera determinarse el Estado en el que dicha persona tiene el centro de sus intereses vitales, o si no tuviera una vivienda permanente a su disposición en ninguno de los Estados, se considerará residente del Estado contratante donde viva habitualmente;

c) si viviera habitualmente en ambos Estados o no lo hiciera en ninguno de ellos, se considerará residente del Estado del que sea nacional;

d) si fuera nacional de ambos Estados o no fuera de ninguno de ellos, las autoridades competentes de los dos Estados contratantes resolverán el caso de común acuerdo.

3. Cuando en virtud de las disposiciones del párrafo 1 una persona que no sea una persona física sea residente de ambos Estados contratantes, se considerará residente del Estado en que se encuentre su sede de dirección efectiva.

Artículo 5
ESTABLECIMIENTO PERMANENTE

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión "establecimiento permanente" significa un lugar fijo de negocios mediante el cual una empresa realiza toda o parte de su actividad.

2. La expresión "establecimiento permanente" comprende, en particular:

a) oficinas o lugares de administración o dirección de negocios;

b) sucursales y agencias;

c) fábricas, plantas, talleres y establecimientos agropecuarios;

d) minas, pozos de petróleo o de gas, canteras o cualquier otro lugar de extracción de recursos naturales.

3. Una obra de construcción, instalación o montaje sólo constituye establecimiento permanente si su duración excede de doce meses.

4. No obstante lo dispuesto anteriormente en este artículo, se considera que el término "establecimiento permanente" no incluye:

a) la utilización de instalaciones con el único fin de almacenar, exponer o entregar bienes o mercancías pertenecientes a la empresa;

b) el mantenimiento de un depósito de bienes o mercancías pertenecientes a la empresa con el único fin de almacenarlas, exponerlas o entregarlas;

c) el mantenimiento de un depósito de bienes o mercancías pertenecientes a la empresa con el único fin de que sean transformadas por otra empresa;

d) el mantenimiento de un lugar fijo de negocios con el único fin de comprar bienes o mercancías o de recoger información, para la empresa;

e) el mantenimiento de un lugar fijo de negocios con el único fin de realizar para la empresa cualquier otra actividad de carácter auxiliar o preparatorio;

f) el mantenimiento de un lugar fijo de negocios con el único fin del ejercicio combinado de las actividades mencionadas en los literales precedentes, a condición de que el conjunto de la actividad del lugar fijo de negocios conserve su carácter auxiliar o preparatorio.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, cuando una persona -distinta de un agente que goce de un estatuto independiente, al que será de aplicación el párrafo 6- actúe por cuenta de una empresa y ostente y ejerza habitualmente en un Estado contratante poderes que le faculten para concluir contratos en nombre de la empresa, se considerará que esa empresa tiene un establecimiento permanente en ese Estado respecto de todas las actividades que dicha persona realice por cuenta de la empresa, a menos que las actividades de esa persona se limiten a las mencionadas en el párrafo 4 y que, de haber sido realizadas por medio de un lugar fijo de negocios, no hubieran determinado la consideración de dicho lugar como establecimiento permanente de acuerdo con las disposiciones de ese párrafo.

6. No se considera que una empresa tiene un establecimiento permanente en un Estado contratante por el mero hecho de que realice sus actividades por medio de un corredor, un comisionista general o cualquier otro agente que goce de un estatuto independiente, siempre que tales personas actúen en el marco ordinario de su actividad.

7. El hecho de que una sociedad residente de un Estado contratante controle o sea controlada por una sociedad

residente del otro Estado contratante, o que realice actividades en este otro Estado (ya sea por medio de establecimiento permanente o de otra manera), no convierte por sí solo a ninguna de dichas sociedades en establecimiento permanente de la otra.

Artículo 6

RENTAS INMOBILIARIAS

1. Las rentas que un residente de un Estado contratante obtenga de bienes inmuebles (incluidas las rentas de explotaciones agrícolas o forestales) situados en el otro Estado contratante pueden someterse a imposición en este otro Estado, de acuerdo con su legislación interna.

2. La expresión "bienes inmuebles" tendrá el significado que le atribuya el Derecho del Estado contratante en que los bienes en cuestión estén situados. Dicha expresión comprende en todo caso los accesorios, el ganado y equipo utilizado en las explotaciones agrícolas y forestales, los derechos a los que sean aplicables las disposiciones de Derecho privado relativas a los bienes raíces, el usufructo de bienes inmuebles y los derechos a percibir pagos variables o fijos por la explotación o la concesión de la explotación de yacimientos minerales, fuentes y otros recursos naturales; los buques, embarcaciones y aeronaves no se consideran bienes inmuebles.

3. Las disposiciones del párrafo 1 se aplican a las rentas derivadas de la utilización directa, del arrendamiento o aparcería, así como de cualquier otra forma de explotación de los bienes inmuebles.

4. Las disposiciones de los párrafos 1 y 3 se aplican igualmente a las rentas derivadas de los bienes inmuebles de una empresa y de los bienes inmuebles utilizados para la realización de trabajos independientes.

5. Cuando la propiedad de acciones u otros derechos en una u otra sociedad u otra entidad confiera a su dueño el disfrute en cualquier forma, utilización directa, arrendamiento o cualquier otra forma de uso, de bienes inmuebles detentados por la sociedad o entidad, las rentas derivadas de dicho disfrute, utilización directa, arrendamiento o cualquiera otra forma de uso de tales derechos pueden someterse a imposición en el Estado contratante en el que los bienes inmuebles estén situados.

Artículo 7

BENEFICIOS EMPRESARIALES

1. Los beneficios de una empresa de un Estado contratante solamente pueden someterse a imposición en ese Estado, a no ser que la empresa realice su actividad en el otro Estado contratante por medio de un establecimiento permanente situado en él. Si la empresa realiza su actividad de esa forma, los beneficios de la empresa pueden someterse a imposición en el otro Estado, pero sólo en la medida en que puedan atribuirse a ese establecimiento permanente.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3, cuando una empresa de un Estado contratante realice su actividad en el otro Estado contratante por medio de un establecimiento permanente situado en él, en cada Estado contratante se atribuirán a dicho establecimiento los beneficios que éste hubiera podido obtener de ser una empresa distinta y separada que realizase las mismas o similares actividades, en las mismas o similares condiciones, y tratase con total independencia con la empresa de la que es establecimiento permanente.

3. Para la determinación del beneficio del establecimiento permanente se permitirá la deducción de los gastos en que se haya incurrido para la realización de los fines del establecimiento permanente, comprendidos los gastos

de dirección y generales de administración para los mismos fines, tanto si se efectúan en el Estado en que se encuentra el establecimiento permanente como en otra parte.

4. Mientras sea usual en un Estado Contratante determinar los beneficios imputables a los establecimientos permanentes sobre la base de un reparto de los beneficios totales de la empresa entre sus diversas partes, lo establecido en el párrafo 2 no impedirá que este Estado Contratante determine de esta manera los beneficios imponibles; sin embargo, el método de reparto adoptado habrá de ser tal que el resultado obtenido esté de acuerdo con los principios enunciados en este artículo.

5. No se atribuirá ningún beneficio a un establecimiento permanente por el mero hecho de que éste compre bienes o mercancías para la empresa.

6. A efectos de los párrafos anteriores, los beneficios imputables al establecimiento permanente se calcularán cada año por el mismo método, a no ser que existan motivos válidos y suficientes para proceder de otra forma.

7. Cuando los beneficios comprendan rentas reguladas separadamente en otros artículos de este Convenio, las disposiciones de aquéllos no quedarán afectadas por las del presente artículo.

Artículo 8

TRANSPORTE AÉREO

1. Los beneficios procedentes de la explotación de aeronaves en tráfico internacional sólo pueden someterse a imposición en el Estado contratante en el que esté situada la seda de dirección efectiva de la empresa.

2. Las disposiciones del párrafo 1 se aplican también a

los beneficios procedentes de la participación en un "pool", en una explotación en común o en una agrupación internacional de explotación.

Artículo 9
EMPRESAS ASOCIADAS

1. Cuando

a) una empresa de un Estado contratante participe directa o indirectamente en la dirección, el control o el capital de una empresa del otro Estado contratante, o

b) unas mismas personas participen directa o indirectamente en la dirección, el control o el capital de una empresa de un Estado contratante y de una empresa del otro Estado contratante, y en uno y otro caso las dos empresas estén, en sus relaciones comerciales o financieras, unidas por condiciones aceptadas o impuestas que difieran de las que serían acordadas por empresas independientes, los beneficios que habrían sido obtenidos por una de las empresas de no existir esas condiciones, y que de hecho no se han producido a causa de las mismas, pueden ser incluidos en los beneficios de esa empresa y sometidos a imposición en consecuencia.

2. Cuando un Estado contratante incluya en los beneficios de una empresa de este Estado -y someta, en consecuencia, a imposición- los beneficios sobre los cuales una empresa del otro Estado contratante ha sido sometida a imposición en este otro Estado, y los beneficios así incluidos son beneficios que habrían sido realizados por la empresa del Estado mencionado en primer lugar si las condiciones convenidas entre las dos empresas hubieran sido

las que se hubiesen convenido entre dos empresas independientes, el Estado mencionado en segundo lugar procederá al ajuste correspondiente del importe del impuesto que ha percibido sobre esos beneficios. Para determinar este ajuste se tendrán en cuenta las demás disposiciones del presente Convenio, consultándose las autoridades competentes de los Estados contratantes en caso necesario.

Artículo 10

DIVIDENDOS

1. Los dividendos pagados por una sociedad residente de un Estado contratante a un residente del otro Estado contratante pueden someterse a imposición en el Estado contratante en que resida la sociedad que paga los dividendos según la legislación de este Estado, pero si el perceptor de los dividendos es el beneficiario efectivo, el impuesto así exigido no podrá exceder del:

a) 10 por 100 del importe bruto de los dividendos si el beneficiario efectivo es una sociedad (excluidas las sociedades de personas) que posea directamente al menos el 25 por 100 del capital de la sociedad que paga los dividendos;

b) 15% del importe bruto de los dividendos en todos los demás casos.

Las autoridades competentes de los Estados contratantes establecerán de mutuo acuerdo la forma de aplicar estos límites.

Este párrafo no afecta a la imposición de la sociedad respecto de los beneficios con cargo a los que se pagan los dividendos.

2. El término "dividendos" empleado en el presente

artículo significa los rendimientos de las acciones o bonos de disfrute, de las partes de minas, de las partes de fundador u otros derechos, excepto los de crédito, que permitan participar en los beneficios, así como las rentas de otras participaciones sociales sujetas al mismo régimen fiscal que los rendimientos de las acciones por la legislación del Estado en que resida la sociedad que las distribuye.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 no se aplican si el beneficiario efectivo de los dividendos, residente de un Estado contratante, realiza en el otro Estado contratante del que es residente la sociedad que paga los dividendos, una actividad industrial o comercial a través de un establecimiento permanente situado en él, o realiza trabajos independientes por medio de una base fija situada en él y la participación que genera los dividendos está vinculada efectivamente a dicho establecimiento permanente o base fija. En tales casos, se aplicarán las disposiciones del artículo 7 o del artículo 14, según proceda.

4. Cuando una sociedad residente de un Estado contratante obtenga beneficios o rentas procedentes del otro Estado contratante, este otro Estado no podrá exigir ningún impuesto sobre los dividendos pagados por la sociedad salvo en la medida en que dichos dividendos se paguen a un residente de este otro Estado o la participación que genera los dividendos esté vinculada efectivamente a un establecimiento permanente o a una base fija situada en este otro Estado, ni someter los beneficios no distribuidos de la sociedad a un impuesto sobre los mismos, aunque los dividendos pagados o los beneficios no distribuidos consistan, total o parcialmente, en beneficios o rentas procedentes de este otro Estado.

Artículo 11
INTERESES

1. Los intereses procedentes de un Estado contratante y pagados a un residente del otro Estado contratante pueden someterse a imposición en el Estado contratante del que proceden, y de acuerdo a la legislación de este Estado, pero el impuesto así exigido no puede exceder del 15% del importe bruto de los intereses si el perceptor de los mismos es el beneficiario efectivo.

2. No obstante las disposiciones del párrafo 1, los intereses procedentes de uno de los Estados contratantes estarán exentos de imposición en dicho Estado si:

a) El deudor de los intereses es ese Estado o una de sus subdivisiones políticas o entidades locales;

b) Los intereses son pagados al otro Estado contratante o a una de sus subdivisiones políticas o entidades locales, o a una institución u organismos (comprendidas las instituciones financieras) perteneciente en su totalidad a ese Estado contratante o a una de sus subdivisiones políticas o entidades locales;

c) Los intereses son pagados a otras instituciones u organismos (comprendidas las instituciones financieras) en razón de financiaciones convenidas con ellos en el marco de acuerdos concluidos entre los Gobiernos de ambos Estados contratantes y siempre que el plazo de los mismos no sea inferior a cinco años;

d) Los intereses se pagan en relación con ventas de equipos industriales, comerciales o científicos.

3. El término "intereses" empleado en el presente artículo significa los rendimientos de créditos de cualquier naturaleza, con o sin garantía hipotecaria o cláusula de participación en los beneficios del deudor, y en particular las rentas de fondos públicos y de bonos u obligaciones, incluidas las primas y lotes unidos a estos títulos, así como cualesquiera otras rentas que se sometan al mismo régimen que los rendimientos de los capitales prestados por la legislación del Estado contratante del que las rentas procedan. Las penalizaciones por mora en el pago no se consideran intereses a efectos del presente artículo.

4. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 no se aplican si el beneficiario efectivo de los intereses, residente de un Estado contratante, realiza en el otro Estado contratante, del que proceden los intereses, una actividad industrial o comercial por medio de un establecimiento permanente situado en él o realiza trabajos independientes por medio de una base fija situada en él, y el crédito que genera los intereses está vinculado efectivamente a dicho establecimiento permanente o base fija. En tales casos se aplicarán las disposiciones del artículo 7 o del artículo 14, según proceda.

5. Los intereses se considerarán procedentes de un Estado contratante cuando el deudor sea el propio Estado o una de sus subdivisiones políticas o entidades locales, o un residente de ese Estado. Sin embargo, cuando el deudor de los intereses, sea o no residente de un Estado contratante, tenga en un Estado contratante un establecimiento permanente o una base fija en relación con los cuales se haya contraído la deuda que da origen al pago de los intereses y que soporten la carga de los mismos, los intereses se considerarán procedentes del Estado contratante donde estén situados el establecimiento permanente o la base fija.

6. Cuando, por razón de las relaciones especiales existentes entre el deudor y el beneficiario efectivo de los intereses o de las que uno y otro mantengan con terceros, el importe de los intereses, habida cuenta del crédito por el que se pagan, exceda del que hubieran convenido el deudor y el acreedor en ausencia de tales relaciones, las disposiciones de este artículo no se aplicarán más que a este último importe. En tal caso, el exceso podrá someterse a imposición de acuerdo con la legislación de cada Estado contratante, teniendo en cuenta las demás disposiciones del presente Convenio.

Artículo 12
CANONES O REGALÍAS

1. Los cánones o regalías procedentes de un Estado contratante y pagados a un residente del otro Estado contratante pueden someterse a imposición en el Estado contratante del que procedan, de acuerdo con la legislación de este Estado, pero el impuesto así exigido no puede exceder del 15 por 100 del importe bruto de las regalías si el perceptor de las mismas es el beneficiario efectivo.

2. No obstante las disposiciones del párrafo 1, los cánones o regalías pagados en virtud de derechos de autor y otras remuneraciones similares por la producción de una obra literaria, dramática, musical o artística (con exclusión de los cánones o regalías referentes a películas cinematográficas, cintas magnetoscópicas destinadas a la televisión y discos o cintas magnetofónicos) procedentes de un Estado contratante y pagados a un residente del otro Estado contratante, sólo pueden someterse a imposición en este otro Estado.

3. El término "cánones" o regalías empleado en el presente artículo significa las cantidades de cualquier clase pagadas por el uso o la concesión de uso de derechos de autor

sobre obras literarias, artísticas o científicas, incluidas las películas cinematográficas y las películas o cintas para radio y televisión, de patentes, marcas de fábrica o de comercio, dibujos o modelos, planos, fórmulas o procedimientos secretos, así como por el uso o la concesión de uso de equipos industriales, comerciales o científicos, y por informaciones relativas a experiencias industriales, comerciales o científicas.

4. Las disposiciones de los párrafo 1 y 2 no se aplican si el beneficiario efectivo de los cánones o regalías, residente de un Estado contratante, realiza en el otro Estado contratante, del que proceden los cánones o regalías, una actividad industrial o comercial por medio de un establecimiento permanente situado en él o realiza trabajos independientes por medio de una base fija situada en él, y el derecho o bien por el que se pagan los cánones o regalías está vinculado efectivamente a dicho establecimiento permanente o base fija. En tales casos se aplicarán las disposiciones del artículo 7 o del artículo 14, según proceda.

5. Los cánones o regalías se considerarán procedentes de un Estado contratante cuando el deudor sea el propio Estado o una de sus subdivisiones políticas o entidades locales, o un residente de ese Estado. Sin embargo, cuando el deudor de los cánones o regalías, sea o no residente de un Estado contratante, tenga en uno de los Estados contratantes un establecimiento permanente o una base fija en relación con los cuales se haya contraído la obligación de pago de los cánones o regalías y que soporten la carga de los mismos, los cánones o regalías se considerarán procedentes del Estado contratante donde estén situados el establecimiento permanente o la base fija.

6. Cuando, por razón de las relaciones especiales existentes entre el deudor y el beneficiario efectivo de los

cánones o regalías o de las que uno y otro mantengan con terceros, el importe de los cánones o regalías , habida cuenta de la prestación por la que se pagan, exceda del que habrían convenido el deudor y el beneficiario efectivo en ausencia de tales relaciones, las disposiciones de este artículo no se aplican más que a este último importe. En tal caso, el exceso podrá someterse a imposición de acuerdo con la legislación de cada Estado contratante, teniendo en cuenta las demás disposiciones del presente Convenio.

Artículo 13

GANANCIAS POR ENAJENACIÓN DE BIENES Y DERECHOS

1. Las ganancias que un residente de un Estado contratante obtenga de la enajenación de bienes inmuebles, conforme se definen en el artículo 6, situados en el otro Estado contratante, pueden someterse a imposición en este otro Estado.

2. Las ganancias derivadas de la enajenación de bienes muebles que formen parte del activo de un establecimiento permanente que una empresa de un Estado contratante tenga en el otro Estado contratante, o de bienes muebles que pertenezcan a una base fija que un residente de un Estado contratante posea en el otro Estado contratante para la realización de trabajos independientes, comprendidas las ganancias derivadas de la enajenación de dicho establecimiento permanente (sólo o con el conjunto de la empresa) o de dicha base fija, pueden someterse a imposición en este otro Estado.

3. Las ganancias derivadas de la enajenación de buques o aeronaves explotados en tráfico internacional o de bienes muebles afectos a la explotación de dichos buques y aeronaves, sólo pueden someterse a imposición en el Estado contratante donde esté situada la sede de dirección efectiva de la empresa.

4. Las ganancias derivadas de la enajenación de bienes o derechos distintos de los mencionados en los párrafos precedentes de este artículo sólo pueden someterse a imposición en el Estado contratante del que el transmitente sea residente.

Artículo 14
TRABAJOS INDEPENDIENTES

1. Las rentas que un residente de un Estado contratante obtenga de la prestación de servicios profesionales u otras actividades de naturaleza independiente sólo pueden someterse a imposición en este Estado, a no ser que ese residente disponga de manera habitual de una base fija en el otro Estado contratante para la realización de sus actividades. Si dispone de dicha base fija, tales rentas pueden someterse a imposición en el otro Estado, pero sólo en la medida en que sean imputables a esa base fija.

2. La expresión "servicios profesionales" comprende en particular las actividades independientes de carácter científico, literario, artístico, educativo o pedagógico, así como las actividades independientes de médicos, abogados, ingenieros, arquitectos, odontólogos y contables.

Artículo 15
SERVICIOS PERSONALES DEPENDIENTES

1. Sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 16, 18, 19, 20 y 21, los sueldos, salarios y remuneraciones similares obtenidos por un residente de un Estado contratante por razón de un empleo sólo pueden someterse a imposición en ese Estado, a no ser que el empleo se ejerza en el otro Estado contratante. Si el empleo se ejerce en este otro Estado, las remuneraciones percibidas por tal concepto pueden someterse a imposición en este último Estado.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, las remuneraciones obtenidas por un residente de un Estado contratante por razón de un empleo ejercido en el otro Estado contratante sólo pueden someterse a imposición en el Estado mencionado en primer lugar, si

a) el perceptor no permanece en total en el otro Estado, en uno o varios períodos, durante más de ciento ochenta y tres días en cualquier período de doce meses que comience o finalice en el año fiscal considerado; y

b) las remuneraciones se pagan por, o en nombre de, una persona empleadora que no es residente del otro Estado; y

c) las remuneraciones no se soportan por un establecimiento permanente o una base fija que la persona empleadora tenga en el otro Estado.

3. No obstante las disposiciones precedentes de este artículo, las remuneraciones obtenidas por razón de un empleo ejercido a bordo de un buque o aeronave explotado en tráfico internacional, pueden someterse a imposición en el Estado contratante en que esté situada la sede de dirección efectiva de la empresa.

Artículo 16

PARTICIPACIONES DE CONSEJEROS

Las participaciones, dietas de asistencia y otras retribuciones similares que un residente de un Estado contratante obtenga como miembro de un consejo de administración o de vigilancia de una sociedad residente del otro Estado contratante pueden somaterse a imposición en este otro Estado.

Artículo 17
ARTISTAS Y DEPORTISTAS

1. No obstante las disposiciones de los artículos 14 y 15, las rentas que un residente de un Estado contratante obtenga del ejercicio de su actividad personal en el otro Estado contratante en calidad de artista del espectáculo, actor de teatro, cine, radio o televisión, o músico, o como deportista, pueden someterse a imposición en el Estado contratante en que se ejerzan dichas actividades.

2. No obstante las disposiciones de los artículos 7, 14 y 15, cuando las rentas derivadas de las actividades realizadas por un artista o deportista personalmente y en esa calidad se atribuyan, no al propio artista o deportista, sino a otra persona, tales rentas pueden someterse a imposición en el Estado contratante en el que se realicen las actividades del artista o deportista.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 no son aplicables si las actividades realizadas en un Estado contratante se financian principalmente mediante fondos públicos del otro Estado contratante o de una de sus subdivisiones políticas o entidades locales, en el marco de un acuerdo cultural. En tal caso, las rentas derivadas de dichas actividades sólo pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

Artículo 18
PENSIONES

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 19, las pensiones y remuneraciones análogas pagadas a un residente de un Estado contratante por razón de un empleo anterior sólo pueden someterse a imposición en este Estado.

Artículo 19
FUNCIONES PUBLICAS

1. a) Las remuneraciones, excluidas las pensiones, pagadas por un Estado contratante o una de sus subdivisiones políticas o entidades locales a una persona física por razón de servicios prestados a ese Estado, subdivisión o entidad, sólo pueden someterse a imposición en este Estado.

b) Sin embargo, dichas remuneraciones sólo pueden someterse a imposición en el otro Estado contratante si los servicios se prestan en ese otro Estado y la persona física es un residente de este Estado que:

i) posee la nacionalidad de este Estado, o

ii) no ha adquirido la condición de residente de este Estado solamente para prestar los servicios.

2. a) Las pensiones pagadas por un Estado contratante o por alguna de sus subdivisiones políticas o entidades locales, bien directamente o con cargo a fondos constituidos, a una persona física por razón de servicios prestados a este Estado, subdivisión o entidad, sólo pueden someterse a imposición en este Estado.

b) Sin embargo, dichas pensiones sólo pueden someterse a imposición en el otro Estado contratante si la persona física es residente y nacional de este otro Estado.

3. Lo dispuesto en los artículos 15,16 y 18 es aplicable a las remuneraciones y pensiones pagadas por razón de servicios prestados en el marco de una actividad industrial o comercial de un Estado contratante o una de sus subdivisiones políticas o entidades locales.

Artículo 20
ESTUDIANTES

1. Las cantidades que reciba para cubrir sus gastos de mantenimiento, estudios o formación un estudiante o una persona en prácticas que sea, o haya sido inmediatamente antes de llegar a un Estado contratante, residente del otro Estado contratante y que se encuentre en el Estado mencionado en primer lugar con el único fín de proseguir sus estudios o formación, no pueden someterse a imposición en este Estado siempre que procedan de fuentes situadas fuera de él.

2. Respecto de los subsidios, becas y remuneraciones por trabajos prestados no previstos en el párrafo 1, los estudiantes y personas en prácticas descritos en el mismo, tendrán derecho además, durante el período de estudios o formación, a las mismas exenciones, desgravaciones o bonificaciones tributarias que se concedan a los residentes del Estado que estén visitando.

Artículo 21
MAESTROS O PROFESORES

1. Una persona física que sea o haya sido residente de un Estado contratante inmediatamente antes de desplazarse al otro Estado contratante y que, a invitación de una universidad, escuela u otra institución de enseñanza superior similar, no lucrativa, permanezca en ese otro Estado durante un período que no exceda de dos años desde la fecha de su primera llegada a ese Estado, con la finalidad exclusiva de ejercer la enseñanza o la investigación, o ambas, en tales

instituciones de enseñanza, estará exenta de imposición en ese otro Estado respecto de las remuneraciones percibidas por razón de dicha enseñanza o investigación.

2. Las disposiciones del párrafo 1 de este artículo no serán aplicables a las remuneraciones percibidas por trabajos de investigación si tales trabajos no se realizan en interés general, sino principalmente para el beneficio privado de determinada persona o personas.

Artículo 22
OTRAS RENTAS

1. Las rentas de un residente de un Estado contratante, cualquiera que fuese su procedencia, no mencionadas en los anteriores artículos del presente Convenio sólo pueden someterse a imposición en este Estado.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 no será aplicable a las rentas, excluidas las que se deriven de bienes definidos como inmuebles en el párrafo 2 del artículo 6, cuando el beneficiario de dichas rentas, residente de un Estado contratante, realice en el otro Estado contratante una actividad industrial o comercial por medio de un establecimiento permanente situado en él o realice trabajos independientes por medio de una base fija igualmente situada en él, con los que el derecho o propiedad por los que se pagan las rentas esté vinculado efectivamente. En estos casos serán aplicables las disposiciones del artículo 7 o del artículo 14, según proceda.

Artículo 23
PATRIMONIO

1. El patrimonio constituido por bienes inmuebles comprendidos en el artículo 6 que posea un residente de un Estado contratante y que estén situados en el otro Estado

contratante pueden someterse a imposición en este otro Estado.

2. El patrimonio constituido por bienes muebles que formen parte del activo de un establecimiento permanente que una empresa de un Estado contratante tenga en el otro Estado contratante, o por bienes muebles que pertenezcan a una base fija que un residente de un Estado contratante posea en el otro Estado contratante para la realización de trabajos independientes, puede someterse a imposición en el Estado contratante en que el establecimiento permanente o base fija estén situados.

3. El patrimonio constituido por buques o aeronaves explotados en tráfico internacional, así como por bienes muebles afectos a la explotación de tales buques o aeronaves, sólo puede someterse a imposición en el Estado contratante en que esté situada la sede de dirección efectiva de la empresa.

4. Los demás elementos del patrimonio de un residente de un Estado contratante sólo pueden someterse a imposición en este Estado.

Artículo 24

ELIMINACIÓN DE LA DOBLE IMPOSICIÓN

1. En el caso de un residente de España, la doble imposición se evitará, de acuerdo con las disposiciones aplicables de la legislación española, de la siguiente manera:

a) cuando un residente de España obtenga rentas o posea elementos patrimoniales que, con arreglo a las disposiciones de este Convenio puedan someterse a imposición en Bolivia, España permitirá la deducción del impuesto sobre las rentas o el capital de ese residente de un importe igual al impuesto efectivamente pagado en Bolivia.

Sin embargo, dicha deducción no podrá exceder de la parte del impuesto sobre la renta o sobre el patrimonio, calculado antes de la deducción, correspondiente a las rentas o el patrimonio que pueden someterse a imposición en Bolivia.

b) Cuando se trate de dividendos pagados por una sociedad residente de Bolivia a una sociedad residente de España, para la determinación de la deducción se tomará en consideración, además del importe deducible con arreglo al literal a) de este párrafo, el impuesto efectivamente pagado por la sociedad mencionada en primer lugar respecto de los beneficios con cargo a los cuales se pagan los dividendos, en la cuantía correspondiente a tales dividendos, siempre que dicha cuantía se incluya, a estos efectos, en la base imponible de la sociedad que los percibe.

Dicha deducción, juntamente con la deducción aplicable respecto de los dividendos con arreglo al literal a) de este párrafo, no podrá exceder de la parte del impuesto sobre la renta, calculado antes de la deducción, correspondiente a las rentas sometidas a imposición en Bolivia.

Para la aplicación de lo dispuesto en este literal será necesario que la participación en la sociedad pagadora de los dividendos sea la prevista en la ley interna española, y en cualquier caso cuando alcance al menos el 25 por 100 del capital de la sociedad que paga los dividendos y se mantenga de forma ininterrumpida durante el año anterior al día en que sea exigible el dividendo que se distribuya.

c) Cuando con arreglo a cualquier disposición de este Convenio las rentas obtenidas por un residente de

España o el patrimonio que posea estén exentos de impuestos en España, España podrá, no obstante, tomar en consideración las rentas o el patrimonio exentos para calcular el impuesto sobre el resto de las rentas o el patrimonio de ese residente.

2. En el caso de un residente de Bolivia, se excluirá de la base sobre la cual se grava el impuesto boliviano cualquier tipo de renta originada en España o cualquier patrimonio situado en España que de conformidad con este Convenio pueda ser gravado.

No obstante, la República de Bolivia conserva el derecho de incluir en la determinación de la alícuota aplicable los rubros de renta y patrimonio así excluidos.

Artículo 25
NO DISCRIMINACIÓN

1. Los nacionales de un Estado contratante no serán sometidos en el otro Estado contratante a ningún impuesto ni obligación relativa al mismo que no se exijan o que sean más gravosos que aquéllos a los que estén o puedan estar sometidos los nacionales de ese otro Estado que se encuentren en las mismas condiciones, en particular en lo que se refiere a la residencia. No obstante lo dispuesto en el artículo 1, la presente disposición se aplicará también a los nacionales de cualquiera de los Estados contratantes, aunque no sean residentes de ninguno de ellos.

2. Los establecimientos permanentes que una empresa de un Estado contratante tenga en el otro Estado contratante no serán sometidos a imposición en este Estado de manera menos favorable que las empresas de este último Estado que realicen las mismas actividades. Esta disposición no podrá interpretarse en el sentido de obligar a un Estado contratante a conceder a los residentes del otro Estado

contratante las deducciones personales, desgravaciones o reducciones impositivas que otorgue a sus propios residentes en consideración a su estado civil o cargas familiares.

3. A menos que se apliquen las disposiciones del párrafo 1 del artículo 9, del párrafo 6 del artículo 11 o del párrafo 6 del artículo 12, los intereses, cánones o regalías u otros gastos pagados por una empresa de un Estado contratante a un residente del otro Estado contratante serán deducibles, para determinar los beneficios sujetos a imposición de esa empresa, en las mismas condiciones que si se hubieran pagado a un residente del Estado mencionado en primer lugar. Igualmente, las deudas de una empresa de un Estado contratante contraídas con un residente del otro Estado contratante serán deducibles para la determinación del patrimonio sometido a imposición de esa empresa en las mismas condiciones que si se hubieran contraído con un residente del Estado mencionado en primer lugar.

4. Las empresas de un Estado contratante cuyo capital esté, total o parcialmente detentado o controlado, directa o indirectamente, por uno o varios residentes del otro Estado contratante no se someterán en el Estado mencionado en primer lugar a ningún impuesto ni obligación relativa al mismo que no se exijan o que sean más gravosos que aquellos a los que estén o puedan estar sometidas otras empresas similares del Estado mencionado en primer lugar.

5. No obstante las disposiciones del artículo 2, lo dispuesto en este artículo será aplicable a todos los impuestos, cualquiera que sea su naturaleza o denominación.

Artículo 26
PROCEDIMIENTO AMISTOSO

1. Cuando una persona considere que las medidas adoptadas por uno o por ambos Estados contratantes implican

o pueden implicar para ella una imposición que no esté conforme con las disposiciones de este Convenio, con independencia de los recursos previstos por el Derecho interno de esos Estados, podrá someter su caso a la autoridad competente del Estado contratante del que sea residente o, si fuera aplicable el párrafo 1 del artículo 25, a la del Estado contratante del que sea nacional. El caso deberá ser planteado dentro de los tres años siguientes a la primera notificación de la medida que implique una imposición no conforme a las disposiciones del presente Convenio.

2. Esa autoridad competente, si la reclamación le parece fundada y si ella misma no está en condiciones de adoptar una solución satisfactoria, hará lo posible por resolver la cuestión mediante un acuerdo amistoso con la autoridad competente del otro Estado contratante a fin de evitar una imposición que no se ajuste al presente Convenio.

3. Las autoridades competentes de los Estados contratantes harán lo posible por resolver las dificultades o disipar las dudas que plantee la interpretación o la aplicación del Convenio mediante un acuerdo amistoso. También podrán ponerse de acuerdo para tratar de evitar la doble imposición en los casos no previstos en el presente Convenio.

4. Las autoridades competentes de los Estados contratantes podrán comunicarse directamente a fin de llegar a un acuerdo en el sentido de los párrafos precedentes de este artículo. Cuando se considere que tal acuerdo puede facilitarse mediante contactos personales, el intercambio de puntos de vista podrá tener lugar en el seno de una comisión compuesta por representantes de las autoridades competentes de los Estados contratantes.

Articulo 27

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

1. Las autoridades competentes de los Estados contratantes intercambiarán las informaciones necesarias para aplicar lo dispuesto en el presente Convenio, o en el Derecho interno de los Estados contratantes relativo a los impuestos comprendidos en el Convenio en la medida en que la imposición exigida por aquél no fuera contraria al Convenio. El intercambio de información no estará limitado por el artículo 1. Las informaciones recibidas por un Estado contratante serán mantenidas secretas de igual forma que las informaciones obtenidas en base al Derecho interno de ese Estado y sólo se comunicarán a las personas o autoridades (incluidos los tribunales y órganos administrativos) encargados de la gestión o recaudación de los impuestos comprendidos en el Convenio, de los procedimientos declarativos o ejecutivos relativos a esos impuestos o de la resolución de los recursos relativos a los mismos. Dichas personas o autoridades sólo utilizarán las informaciones para tales fines. Podrán revelar las informaciones en las audiencias públicas de los tribunales o en las sentencias judiciales.

2. En ningún caso las disposiciones del párrafo 1 podrán interpretarse en el sentido de obligar a un Estado contratante a:

a) adoptar medidas administrativas contrarias a su legislación o práctica administrativa o a las del otro Estado contratante;

b) suministrar información que no se pueda obtener sobre la base de su propia legislación o en el ejercicio de su práctica administrativa normal o de las del otro Estado contratante;

c) suministrar informaciones que revelen secretos comerciales, industriales o profesionales, o procedimientos comerciales o informaciones cuya comunicación sea contraria al orden público.

Artículo 28

AGENTES DIPLOMÁTICOS Y FUNCIONARIOS CONSULARES

Las disposiciones de este Convenio no afectan a los privilegios fiscales de que disfruten los agentes diplomáticos o funcionarios consulares de acuerdo con los principios generales del Derecho internacional o en virtud de acuerdos especiales.

Artículo 29

ENTRADA EN VIGOR

1. El presente Convenio será ratificado, y los instrumentos de ratificación serán intercambiados lo antes posible.

2. El Convenio entrará en vigor a partir del intercambio de los instrumentos de ratificación, y sus disposiciones se aplicarán a los impuestos exigibles sobre la renta o sobre el patrimonio a partir del día 1 de enero del año natural o calendario siguiente al de la entrada en vigor del Cbnvenio.

Artículo 30

DENUNCIA

El Convenio permanecerá en vigor en tanto no se denuncie por uno de los Estados contratantes. Cualquiera de los Estados contratantes podrá denunciar el Convenio por vía diplomática, notificándolo por escrito con al menos seis meses de antelación a la terminación de cualquier año natural o calendario, transcurrido un plazo de cinco años a partir de

la fecha de su entrada en vigor. En tal caso, el Convenio dejará de surtir efectos respecto de los impuestos exigibles sobre la renta o sobre el patrimonio a partir del día 1 de enero del año natural o calendario siguiente a aquél en que se comunique la denuncia.

En fe de lo cual, los signatarios, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Hecho en español en doble ejemplar en La Paz el 30 de junio de 1997.

POR EL REINO DE ESPAÑA
"a.r."

Manuel Viturro de la Torre
Embajador de España
en Bolivia

POR LA REPÚBLICA DE BOLIVIA

Antonio Aranibar Quiroga
Ministro de Relaciones
Exteriores y Culto

José Antonio Nogales Zabala
Subsecretario de Tributación

PROTOCOLO

En el momento de proceder a la firma del Convenio entre el Reino de España y la República de Bolivia para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, los signatarios han convenido las siguientes disposiciones que forman parte integrante del Convenio:

1. Las reducciones o exenciones impositivas previstas por el Convenio en lo referente a los dividendos, intereses, cánones o regalías y ganancias por enajenación de bienes o derechos, no serán aplicables cuando dichas rentas se obtengan en un Estado contratante por una sociedad residente del otro Estado contratante en cuyo capital participen, directa o indirectamente, en más de un 50 por 100, socios no residentes de ese otro Estado. Lo dispuesto en este número no será aplicable cuando dicha sociedad realice en uno u otro Estado contratante actividades comerciales o industriales sustantivas, distintas de la simple gestión de valores u otros activos.

2. Si con posterioridad a la firma del presente Convenio, la República de Bolivia concluyera un Convenio de Doble Imposición con otro país miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, en el que el límite de imposición en la fuente para cánones o regalías fuere inferior al previsto en el artículo 12 del presente Convenio, el tipo inferior o la exención establecido en el Convenio de que se trate será aplicable automáticamente, a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo, a los residentes de ambos Estados contratantes con respecto a dicha categoría de rentas.

3. En relación con el artículo 24.1.a y b, el impuesto efectivamente pagado en Bolivia será el Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas satisfecho. De acuerdo con la legislación interna de Bolivia, el Impuesto a las Transacciones que exceda del importe compensable con el Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas, será deducible de este último impuesto que corresponda al ejercicio corriente.

4. Método de exención: en relación con el artículo 24.1.a) y b), en la medida en que el Impuesto Boliviano siga considerándose comparable al Impuesto Español sobre Sociedades, en términos iguales o similares a los existentes en la fecha de la firma del presente Convenio, la sociedad residente en España que perciba dividendos, en las condiciones previstas en el artículo 24.1.b del presente Convenio, o que obtenga rentas a través de establecimiento permanente situado en Bolivia y que, en ambos casos, con arreglo a las disposiciones del presente Convenio, puedan someterse a imposición en Bolivia, podrá deducir del Impuesto Español el 100 por 100 de la cuota íntegra que corresponda a la base imponible derivada de dichos dividendos o rentas, con los requisitos previstos en los artículos 29 bis y 30 bis de la ley 43/1995, de 27 de diciembre, o cualquier otra disposición que pueda adoptarse en el futuro concediendo un régimen sustancialmente similar.

En fe de lo cual, los signatarios, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Protocolo.

Hecho en español en doble ejemplar en La Paz el 30 de junio de 1997.

POR EL REINO DE ESPAÑA
"a.r."

Manuel Viturro de la Torre
Embajador de España
en Bolivia

POR LA REPÚBLICA DE BOLIVIA

Antonio Aranibar Quiroga
Ministro de Relaciones
Exteriores y Culto

José Antonio Nogales Zabala
Subsecretario de Tributación

[TRANSLATION - TRADUCTION]

CONVENTION BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND THE REPUBLIC OF BOLIVIA FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME AND ON CAPITAL

The Kingdom of Spain and the Republic of Bolivia, desiring to conclude a Convention for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital, have agreed as follows:

Article 1. Personal Scope

This Convention shall apply to persons who are residents of one or both of the Contracting States.

Article 2. Taxes Covered

1. This Convention shall apply to taxes on income and on capital imposed by either Contracting State or by its political subdivisions or local authorities, irrespective of the manner in which they are levied.

2. There shall be regarded as taxes on income and on capital all taxes imposed on total income, on total capital or on elements of income or of capital, including taxes on gains from the alienation of movable or immovable property, taxes on the total amounts of wages or salaries paid by enterprises, as well as taxes on capital appreciation.

3. The existing taxes to which the Convention shall apply are in particular:

(a) In Spain:

(i) The income tax on individuals;

(ii) The corporation tax;

(iii) The capital tax; and

(iv) Local taxes on income and on capital

(hereinafter referred to as "Spanish tax");

(b) In Bolivia:

(i) The VAT complementary system (Régimen Complementario al Impuesto al Valor Agregado);

(ii) The tax on business profits (Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas);

(iii) The tax on real estate and motor vehicles (Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles y Vehículos Automotores); and

(iv) The tax on transactions (Impuesto a las Transacciones)

(hereinafter referred to as "Bolivian tax").

4. The Convention shall apply also to any identical or substantially similar taxes which are imposed after the date of signature of the Convention in addition to, or in place of, the existing taxes. The competent authorities of the Contracting States shall notify each other, within a reasonable period of time, of any substantial changes which have been made in their respective taxation laws.

Article 3. General Definitions

1. For the purposes of this Convention, unless the context otherwise requires:

(a) The term "Spain" means the territory of the Spanish State and, when used in a geographical sense, refers to the territory of the Spanish State, including areas outside the territorial sea in which the Spanish State, in accordance with international law and its domestic legislation, may exercise jurisdiction or sovereign rights with respect to the seabed, its subsoil and superjacent waters, and their natural resources;

(b) The term "Bolivia" means the territory of the Bolivian State and, when used in a geographical sense, the Republic of Bolivia, in which the Bolivian State may exercise jurisdiction or sovereign rights with respect to the soil, subsoil and natural resources;

(c) The terms "a Contracting State" and "the other Contracting State" mean Spain or Bolivia, as the context requires;

(d) The term "person" includes an individual, a company and any other body of persons;

(e) The term "company" means any body corporate or any entity which is treated as a body corporate for tax purposes;

(f) The terms "enterprise of a Contracting State" and "enterprise of the other Contracting State" mean respectively an enterprise carried on by a resident of a Contracting State and an enterprise carried on by a resident of the other Contracting State;

(g) The term "national" means:

(i) Any individual possessing the nationality of a Contracting State; and

(ii) Any legal person, partnership or other entity deriving its status as such from the legislation in force in a Contracting State;

(h) The term "international traffic" means any transport by a ship or aircraft operated by an enterprise which has its place of effective management in a Contracting State, except when the ship or aircraft is operated solely between places in the other Contracting State;

(i) The term "competent authority" means:

(i) In the case of Spain, the Minister of Economy and Finance or his authorized representative;

(ii) In the case of Bolivia, the Minister of Finance or his authorized representative.

2. As regards the application of the Convention by a Contracting State, any term not defined therein shall, unless the context otherwise requires, have the meaning which it has under the tax laws of that State concerning the taxes to which the Convention applies. The meaning which such a term has under the tax laws of that State shall take precedence over the meaning which it has under other laws of that State.

Article 4. Resident

1. For the purposes of this Convention, the term "resident of a Contracting State" means any person who, under the laws of that State, is liable to tax therein by reason of his domicile, residence, place of management or any other criterion of a similar nature. However, this term does not include persons who are liable to tax in that State in respect only of income from sources in that State or of capital which they own in that State.

2. Where by reason of the provisions of paragraph 1 an individual is a resident of both Contracting States, then his status shall be determined as follows:

(a) He shall be deemed to be a resident of the State in which he has a permanent home available to him; if he has a permanent home available to him in both States, he shall be deemed to be a resident of the State with which his personal and economic relations are closer (centre of vital interests);

(b) If the State in which he has his centre of vital interests cannot be determined, or if he has not a permanent home available to him in either State, he shall be deemed to be a resident of the Contracting State in which he has an habitual abode;

(c) If he has an habitual abode in both States or in neither of them, he shall be deemed to be a resident of the State of which he is a national;

(d) If he is a national of both States or of neither of them, the competent authorities of the Contracting States shall settle the question by mutual agreement.

3. Where by reason of the provisions of paragraph 1 a person other than an individual is a resident of both Contracting States, then it shall be deemed to be a resident of the State in which its place of effective management is situated.

Article 5. Permanent Establishment

1. For the purposes of this Convention, the term "permanent establishment" means a fixed place of business through which the business of an enterprise is wholly or partly carried on.

2. The term "permanent establishment" includes especially:

(a) An office or place of business administration or management;

(b) A branch or agency;

(c) A factory, plant, workshop or agricultural establishment;

(d) A mine, an oil or gas well, a quarry or any other place of extraction of natural resources.

3. A construction, assembly or installation project shall constitute a permanent establishment only if it lasts more than 12 months.

4. Notwithstanding the preceding provisions of this article, the term "permanent establishment" shall be deemed not to include:

(a) The use of facilities solely for the purpose of storage, display or delivery of goods or merchandise belonging to the enterprise;

(b) The maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of storage, display or delivery;

(c) The maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of processing by another enterprise;

(d) The maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of purchasing goods or merchandise or of collecting information for the enterprise;

(e) The maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of carrying on, for the enterprise, any other activity of a preparatory or auxiliary character;

(f) The maintenance of a fixed place of business solely for any combination of activities mentioned in the preceding subparagraphs, provided that the overall activity of the fixed place of business resulting from this combination is of a preparatory or auxiliary character.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, where a person -- other than an agent of an independent status to whom paragraph 6 applies -- is acting on behalf of an enterprise and has, and habitually exercises, in a Contracting State an authority to conclude contracts in the name of the enterprise, that enterprise shall be deemed to have a permanent establishment in that State in respect of any activities which that person undertakes for the enterprise, unless the activities of such person are limited to those mentioned in paragraph 4 which, if exercised through a fixed place of business, would not make this fixed place of business a permanent establishment under the provisions of that paragraph.

6. An enterprise shall not be deemed to have a permanent establishment in a Contracting State merely because it carries on business in that State through a broker, general commission agent or any other agent of an independent status, provided that such persons are acting in the ordinary course of their business.

7. The fact that a company which is a resident of a Contracting State controls or is controlled by a company which is a resident of the other Contracting State, or which carries on business in that other State (whether through a permanent establishment or otherwise), shall not of itself constitute either company a permanent establishment of the other.

Article 6. Income from Immovable Property

1. Income derived by a resident of a Contracting State from immovable property (including income from agriculture or forestry) situated in the other Contracting State may be taxed in that other State, in accordance with its domestic legislation.

2. The term "immovable property" shall have the meaning which it has under the law of the Contracting State in which the property in question is situated. The term shall in any case include property accessory to immovable property, livestock and equipment used in agriculture and forestry, rights to which the provisions of general law respecting landed property apply, usufruct of immovable property and rights to variable or fixed payments as consideration for the working of, or the right to work, mineral deposits, sources and other natural resources; ships, boats and aircraft shall not be regarded as immovable property.

3. The provisions of paragraph 1 shall also apply to income derived from the direct use, letting or use in any other form of immovable property.

4. The provisions of paragraphs 1 and 3 shall also apply to the income from immovable property of an enterprise and to income from immovable property used for the performance of independent activities.

5. Where the ownership of shares or other rights in a company or other entity entitles the owner of such shares or rights to the enjoyment in any form, direct use, letting or use in any other form of immovable property held by the company or other entity, the income derived from such enjoyment, direct use, letting or use in any other form of such rights may be taxed in the Contracting State in which the immovable property is situated.

Article 7. Business Profits

1. The profits of an enterprise of a Contracting State shall be taxable only in that State unless the enterprise carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein. If the enterprise carries on business as aforesaid, the profits of the enterprise may be taxed in the other State, but only so much of them as is attributable to that permanent establishment.

2. Subject to the provisions of paragraph 3, where an enterprise of a Contracting State carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein, there shall in each Contracting State be attributed to that permanent establishment the profits which it might be expected to make if it were a distinct and separate enterprise engaged in the same or similar activities under the same or similar conditions and dealing wholly independently with the enterprise of which it is a permanent establishment.

3. In the determination of the profits of a permanent establishment, there shall be allowed as deductions expenses which are incurred for the purposes of the business of the permanent establishment including executive and general administrative expenses so incurred, whether in the State in which the permanent establishment is situated or elsewhere.

4. Insofar as it has been customary in a Contracting State to determine the profits to be attributed to a permanent establishment on the basis of an apportionment of the total profits of the enterprise to its various parts, nothing in paragraph 2 shall preclude that Contracting State from determining the profits to be taxed by such an apportionment as may be customary; the method of apportionment adopted shall, however, be such that the result shall be in accordance with the principles contained in this article.

5. No profits shall be attributed to a permanent establishment by reason of the mere purchase by that permanent establishment of goods or merchandise for the enterprise.

6. For the purposes of the preceding paragraphs, the profits to be attributed to the permanent establishment shall be determined by the same method year by year unless there is good and sufficient reason to the contrary.

7. Where profits include items of income which are dealt with separately in other articles of this Convention, then the provisions of those articles shall not be affected by the provisions of this article.

Article 8. Air Transport

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the Contracting State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. The provisions of paragraph 1 shall also apply to profits from participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

Article 9. Associated Enterprises

1. Where:

(a) An enterprise of a Contracting State participates directly or indirectly in the management, control or capital of an enterprise of the other Contracting State, or

(b) The same persons participate directly or indirectly in the management, control or capital of an enterprise of a Contracting State and an enterprise of the other Contracting State,

and in either case conditions are made or imposed between the two enterprises in their commercial or financial relations which differ from those which would be made between independent enterprises, then any profits which would, but for those conditions, have accrued to one of the enterprises but, by reason of those conditions, have not so accrued may be included in the profits of that enterprise and taxed accordingly.

2. Where a Contracting State includes in the profits of an enterprise of that State -- and taxes accordingly -- profits on which an enterprise of the other Contracting State has been charged to tax in that other State and the profits so included are profits which would have accrued to the enterprise of the first-mentioned State if the conditions made between the two enterprises had been those which would have been made between independent enterprises, then that other State shall make an appropriate adjustment to the amount of the tax charged therein on those profits. In determining such adjustment, due regard shall be had to the other provisions of this Convention and the competent authorities of the Contracting States shall, if necessary, consult each other.

Article 10. Dividends

1. Dividends paid by a company which is a resident of a Contracting State to a resident of the other Contracting State may be taxed in the Contracting State of which the company paying the dividends is a resident and according to the laws of that State, but if the recipient is the beneficial owner of the dividends the tax so charged shall not exceed:

(a) Ten per cent of the gross amount of the dividends if the beneficial owner is a company (other than a partnership) which holds directly at least 25 per cent of the capital of the company paying the dividends;

(b) Fifteen per cent of the gross amount of the dividends in all other cases.

The competent authorities of the Contracting States shall, by mutual agreement, settle the mode of application of these limitations.

This paragraph shall not affect the taxation of the company in respect of the profits out of which the dividends are paid.

2. The term "dividends" as used in this article means income from "jouissance" shares or "jouissance" rights, mining shares, founders' shares or other rights, not being debt-claims, participating in profits, as well as income from other corporate rights which is subjected to the same taxation treatment as income from shares by the laws of the State of which the company making the distribution is a resident.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply if the beneficial owner of the dividends, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State, of which the company paying the dividends is a resident, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent activities from a fixed base situated therein, and the holding in respect of which the dividends are paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of article 7 or article 14, as the case may be, shall apply.

4. Where a company which is a resident of a Contracting State derives profits or income from the other Contracting State, that other State may not impose any tax on the dividends paid by the company, except insofar as such dividends are paid to a resident of that other State or insofar as the holding in respect of which the dividends are paid is effectively connected with a permanent establishment or a fixed base situated in that other State, nor subject the company's undistributed profits to a tax on the company's undistributed profits, even if the dividends paid or the undistributed profits consist wholly or partly of profits or income arising in such other State.

Article 11. Interest

1. Interest arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State may be taxed in the Contracting State in which it arises and according to the laws of that State, but if the recipient is the beneficial owner of the interest the tax so charged shall not exceed 15 per cent of the gross amount of the interest.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, interest arising in a Contracting State shall be exempt from taxation in that State if:

(a) The payer of the interest is that State itself or a political subdivision or local authority thereof;

(b) The interest is paid to the other Contracting State or to a political subdivision or local authority thereof, or to an institution or agency (including financial institutions) wholly belonging to that Contracting State or to a political subdivision or local authority thereof;

(c) The interest is paid to other institutions or agencies (including financial institutions) through financing arrangements agreed upon with them in the framework of agreements concluded between the Governments of the two Contracting States, provided that the duration of those agreements is not less than five years;

(d) The interest is paid in connection with the sale of industrial, commercial or scientific equipment.

3. The term "interest" as used in this article means income from debt-claims of every kind, whether or not secured by mortgage and whether or not carrying a right to participate in the debtor's profits, and in particular, income from government securities and income from bonds or debentures, including premiums and prizes attaching to such securities, as well as all other income assimilated to income from money lent by the taxation laws of the Contracting State in which the income arises. Late-payment penalties shall not be regarded as interest for the purposes of this article.

4. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply if the beneficial owner of the interest, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State, in which the interest arises, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent activities from a fixed base situated therein, and the debt-claim in respect of which the interest is paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such cases, the provisions of article 7 or article 14, as the case may be, shall apply.

5. Interest shall be deemed to arise in a Contracting State when the payer is that State itself or a political subdivision, a local authority or a resident of that State. Where, however, the person paying the interest, whether he is a resident of a Contracting State or not, has in a Contracting State a permanent establishment or a fixed base in connection with which the indebtedness on which the interest is paid was incurred, and such interest is borne by such permanent establishment or fixed base, then such interest shall be deemed to arise in the Contracting State in which the permanent establishment or fixed base is situated.

6. Where, by reason of a special relationship between the payer and the beneficial owner of the interest or between both of them and some other person, the amount of the interest, having regard to the debt-claim for which it is paid, exceeds the amount which would have been agreed upon by the payer and the beneficial owner in the absence of such relationship, the provisions of this article shall apply only to the last-mentioned amount. In such case, the excess part of the payments shall be taxable according to the laws of each Contracting State, due regard being had to the other provisions of this Convention.

Article 12. Royalties

1. Royalties arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State may be taxed in the Contracting State in which they arise and according to the laws of that State, but if the recipient is the beneficial owner of the royalties, the tax so charged shall not exceed 15 per cent of the gross amount of the royalties.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, royalties paid in respect of copyrights and other similar consideration for the production of a literary, dramatic, musical or artistic work (excluding royalties in respect of cinematographic films, magnetic tapes used for television broadcasting and sound recordings on discs or magnetic tapes) arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State may be taxed only in that other State.

3. The term "royalties" as used in this article means payments of any kind received as a consideration for the use of, or the right to use, any copyright of literary, artistic or scientific work including cinematographic films, or films or tapes used for radio or television

broadcasting, any patent, trade mark, design or model, plan, secret formula or process, or for the use of, or the right to use, industrial, commercial or scientific equipment, or for information concerning industrial, commercial or scientific experience.

4. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply if the beneficial owner of the royalties, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State, in which the royalties arise, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent activities from a fixed base situated therein, and the right or property in respect of which the royalties are paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such cases, the provisions of article 7 or article 14, as the case may be, shall apply.

5. Royalties shall be deemed to arise in a Contracting State when the payer is that State itself or a political subdivision, a local authority or a resident of that State. Where, however, the person paying the royalties, whether he is a resident of a Contracting State or not, has in a Contracting State a permanent establishment or a fixed base in connection with which the liability to pay the royalties was incurred, and such royalties are borne by such permanent establishment or fixed base, then such royalties shall be deemed to arise in the Contracting State in which the permanent establishment or fixed base is situated.

6. Where, by reason of a special relationship between the payer and the beneficial owner of the royalties or between both of them and some other person, the amount of the royalties, having regard to the use, right or information for which they are paid, exceeds the amount which would have been agreed upon by the payer and the beneficial owner in the absence of such relationship, the provisions of this article shall apply only to the last-mentioned amount. In such case, the excess part of the payments shall be taxable according to the laws of each Contracting State, due regard being had to the other provisions of this Convention.

Article 13. Gains from the Alienation of Property and Rights

1. Gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of immovable property, as defined in article 6, situated in the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. Gains from the alienation of movable property forming part of the business property of a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State or of movable property pertaining to a fixed base which a resident of a Contracting State has in the other Contracting State for the purpose of performing independent activities, including gains from the alienation of such permanent establishment (alone or with the whole enterprise) or of such fixed base, may be taxed in that other State.

3. Gains from the alienation of ships or aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such ships or aircraft shall be taxable only in the Contracting State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. Gains from the alienation of any property or rights other than those referred to in the preceding paragraphs of this article shall be taxable only in the Contracting State of which the alienator is a resident.

Article 14. Independent Activities

1. Income derived by a resident of a Contracting State in respect of professional services or other activities of an independent character shall be taxable only in that State, unless the said resident has a fixed base regularly available to him in the other Contracting State for the purpose of performing his activities. If he has such a fixed base available to him, such income may be taxed in the other State, but only so much of it as is attributable to that fixed base.

2. The term "professional services" includes, especially, independent scientific, literary, artistic, educational or teaching activities, as well as the independent activities of physicians, lawyers, engineers, architects, dentists and accountants.

Article 15. Dependent Personal Services

1. Subject to the provisions of articles 16, 18, 19, 20 and 21, salaries, wages and other similar remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment shall be taxable only in that State unless the employment is exercised in the other Contracting State. If the employment is so exercised, such remuneration as is derived therefrom may be taxed in that other State.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment exercised in the other Contracting State shall be taxable only in the first-mentioned State if:

(a) The recipient is present in the other State for a period or periods not exceeding in the aggregate 183 days in any 12-month period that begins or ends in the fiscal year concerned; and

(b) The remuneration is paid by, or on behalf of, an employer who is not a resident of the other State; and

(c) The remuneration is not borne by a permanent establishment or a fixed base which the employer has in the other State.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this article, remuneration derived in respect of an employment exercised aboard a ship or aircraft operated in international traffic may be taxed in the Contracting State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

Article 16. Directors' Fees

Directors' fees and other similar payments derived by a resident of a Contracting State in his capacity as a member of the board of directors of a company which is a resident of the other Contracting State may be taxed in that other State.

Article 17. Entertainers and Athletes

1. Notwithstanding the provisions of articles 14 and 15, income derived by a resident of a Contracting State from his personal activities exercised in the other Contracting State

as an entertainer, such as a theatre, motion picture, radio or television artiste, or a musician, or as an athlete, may be taxed in the Contracting State in which such activities are exercised.

2. Notwithstanding the provisions of articles 7, 14 and 15, where income in respect of personal activities exercised by an entertainer or an athlete in his capacity as such accrues not to the entertainer or athlete himself but to another person, that income may be taxed in the Contracting State in which the activities of the entertainer or athlete are exercised.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply if the activities exercised in a Contracting State are financed primarily by public funds of the other Contracting State or of a political subdivision or a local authority thereof in the framework of a cultural agreement. In such case, the income derived from such activities shall be taxable only in that other State.

Article 18. Pensions

Subject to the provisions of article 19, paragraph 2, pensions and other similar remuneration paid to a resident of a Contracting State in consideration of past employment shall be taxable only in that State.

Article 19. Government Service

1. (a) Remuneration, other than a pension, paid by a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof to an individual in respect of services rendered to that State or subdivision or authority shall be taxable only in that State.

(b) However, such remuneration shall be taxable only in the other Contracting State if the services are rendered in that other State and the individual is a resident of that State who:

(i) Is a national of that State; or

(ii) Did not become a resident of that State solely for the purpose of rendering the services.

2. (a) Any pension paid by or out of funds created by a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof to an individual in respect of services rendered to that State or subdivision or authority shall be taxable only in that State.

(b) However, such pension shall be taxable only in the other Contracting State if the individual is a resident of, and a national of, that other State.

3. The provisions of articles 15, 16 and 18 shall apply to remuneration and pensions in respect of services rendered in connection with a business carried on by a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof.

Article 20. Students

1. Payments which a student or trainee who is or was immediately before visiting a Contracting State a resident of the other Contracting State and who is present in the first-

mentioned State solely for the purpose of his education or training receives for the purpose of his maintenance, education or training shall not be taxed in that State, provided that such payments arise from sources outside that State.

2. In respect of grants, scholarships and remuneration from employment not covered by paragraph 1, a student or trainee described in paragraph 1 shall, in addition, be entitled during such education or training to the same exemptions, reliefs or reductions in respect of taxes available to residents of the State which he is visiting.

Article 21. Professors and Teachers

1. An individual who is or was a resident of a Contracting State immediately before making a visit to the other Contracting State and who, at the invitation of a university, school or other similar not-for-profit institution of higher education, remains in that other State for a period not exceeding two years from the date of his first arrival in that State solely for the purpose of teaching or conducting research or both at such educational institution shall be exempt from tax in that other State in respect of his remuneration for such teaching or research.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall not apply to remuneration received for conducting research if the research is undertaken not for the common good, but primarily for the private benefit of a particular person or persons.

Article 22. Other Income

1. Items of income of a resident of a Contracting State, wherever arising, not dealt with in the foregoing articles of this Convention shall be taxable only in that State.

2. The provisions of paragraph 1 shall not apply to income, other than income from immovable property as defined in article 6, paragraph 2, if the recipient of such income, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent activities from a fixed base situated therein, and the right or property in respect of which the income is paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such cases the provisions of article 7 or article 14, as the case may be, shall apply.

Article 23. Capital

1. Capital represented by immovable property referred to in article 6, owned by a resident of a Contracting State and situated in the other Contracting State, may be taxed in that other State.

2. Capital represented by movable property forming part of the business property of a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State, or by movable property pertaining to a fixed base which a resident of a Contracting State has in the other Contracting State for the purpose of performing independent

activities, may be taxed in the Contracting State in which such permanent establishment or fixed base is situated.

3. Capital represented by ships or aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such ships or aircraft shall be taxable only in the Contracting State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. All other elements of capital of a resident of a Contracting State shall be taxable only in that State.

Article 24. Elimination of Double Taxation

1. In the case of a resident of Spain, double taxation shall be avoided, in accordance with the applicable provisions of Spanish law, as follows:

(a) Where a resident of Spain derives income or owns capital which, in accordance with the provisions of this Convention, may be taxed in Bolivia, Spain shall allow as a deduction from the tax on the income or capital of that resident an amount equal to the tax actually paid in Bolivia.

Such deduction shall not, however, exceed that part of the tax on income or on capital, as computed before the deduction is given, which is attributable to income or capital which may be taxed in Bolivia.

(b) In the case of dividends paid by a company which is a resident of Bolivia to a company which is a resident of Spain, the deduction shall be determined taking into consideration, in addition to the amount deductible under subparagraph (a) of this paragraph, that part of the tax actually paid by the first-mentioned company on the profits out of which the dividends are paid, proportionate to such dividends, provided that such amount of tax is included, for this purpose, in the tax base of the receiving company.

Such deduction, together with the deduction allowable on dividends under subparagraph (a) of this paragraph, shall not exceed that part of the income tax, as computed before the deduction is given, which is attributable to the income which may be taxed in Bolivia.

The provisions of this subparagraph shall apply only where the amount of the holding in the company paying the dividends is the amount provided in Spain's domestic law, and, in any case, where the holding represents at least 25 per cent of the capital of the company paying the dividends and has been held without interruption during the year preceding the date at which the dividends are distributed.

(c) Where, in accordance with any provision of this Convention, income derived or capital owned by a resident of Spain is exempt from tax in Spain, Spain may nevertheless, in calculating the amount of tax on the remaining income or capital of such resident, take into account the exempted income or capital.

2. In the case of a resident of Bolivia, any type of income arising in Spain or any capital situated in Spain which is subject to taxation under this Convention shall be excluded from the tax base in Bolivia.

The Republic of Bolivia shall, however, retain the right to include items of income and capital thus excluded for the purpose of determining the applicable rate of tax.

Article 25. Non-Discrimination

1. Nationals of a Contracting State shall not be subjected in the other Contracting State to any taxation or any requirement connected therewith which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which nationals of that other State in the same circumstances, in particular with respect to residence, are or may be subjected. This provision shall, notwithstanding the provisions of article 1, also apply to nationals of either of the Contracting States who are not residents of either of them.

2. The taxation on a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State shall not be less favourably levied in that other State than the taxation levied on enterprises of that other State carrying on the same activities. This provision shall not be construed as obliging a Contracting State to grant to residents of the other Contracting State any personal allowances, reliefs and reductions for taxation purposes on account of civil status or family responsibilities which it grants to its own residents.

3. Except where the provisions of paragraph 1 of article 9, paragraph 6 of article 11 or paragraph 6 of article 12 apply, interest, royalties and other disbursements paid by an enterprise of a Contracting State to a resident of the other Contracting State shall, for the purpose of determining the taxable profits of such enterprise, be deductible under the same conditions as if they had been paid to a resident of the first-mentioned State. Similarly, any debts of an enterprise of a Contracting State to a resident of the other Contracting State shall, for the purpose of determining the taxable capital of such enterprise, be deductible under the same conditions as if they had been contracted to a resident of the first-mentioned State.

4. Enterprises of a Contracting State, the capital of which is wholly or partly owned or controlled, directly or indirectly, by one or more residents of the other Contracting State, shall not be subjected in the first-mentioned State to any taxation or any requirement connected therewith which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which other similar enterprises of the first-mentioned State are or may be subjected.

5. The provisions of this article shall, notwithstanding the provisions of article 2, apply to taxes of every kind and description.

Article 26. Mutual Agreement Procedure

1. Where a person considers that the actions of one or both of the Contracting States result or will result for him in taxation not in accordance with the provisions of this Convention, he may, irrespective of the remedies provided by the domestic law of those States, present his case to the competent authority of the Contracting State of which he is a resident or, if his case comes under paragraph 1 of article 25, to that of the Contracting State of which he is a national. The case must be presented within three years from the first notification of the action resulting in taxation not in accordance with the provisions of this Convention.

2. The competent authority shall endeavour, if the objection appears to it to be justified and if it is not itself able to arrive at a satisfactory solution, to resolve the case by mutual agreement with the competent authority of the other Contracting State, with a view to the avoidance of taxation which is not in accordance with this Convention.

3. The competent authorities of the Contracting States shall endeavour to resolve by mutual agreement any difficulties or doubts arising as to the interpretation or application of the Convention. They may also consult together for the elimination of double taxation in cases not provided for in the Convention.

4. The competent authorities of the Contracting States may communicate with each other directly for the purpose of reaching an agreement in the sense of the preceding paragraphs of this article. When it seems advisable in order to reach agreement to have an oral exchange of opinions, such exchange may take place through a commission consisting of representatives of the competent authorities of the Contracting States.

Article 27. Exchange of Information

1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is necessary for carrying out the provisions of this Convention or of the domestic laws of the Contracting States concerning taxes covered by the Convention, insofar as the taxation thereunder is not contrary to the Convention. The exchange of information is not restricted by article 1. Any information received by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that State, and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) involved in the assessment or collection of, the enforcement or prosecution in respect of, or the determination of appeals in relation to, the taxes covered by the Convention. Such persons or authorities shall use the information only for such purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.

2. In no case shall the provisions of paragraph 1 be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

(a) To carry out administrative measures at variance with the laws or administrative practice of that or of the other Contracting State;

(b) To supply information which is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State;

(c) To supply information which would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy (ordre public).

Article 28. Diplomatic Agents and Consular Officers

Nothing in this Convention shall affect the fiscal privileges of diplomatic agents or consular officers under the general rules of international law or under the provisions of special agreements.

Article 29. Entry into Force

1. This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

2. The Convention shall enter into force upon the exchange of instruments of ratification and its provisions shall have effect in respect of taxes on income or on capital as from 1 January of the calendar year following that in which the Convention enters into force.

Article 30. Termination

1. This Convention shall remain in force until terminated by a Contracting State. Either Contracting State may terminate the Convention, through the diplomatic channel, by giving notice of termination in writing at least six months before the end of any calendar year after the expiration of a period of five years from the date of the entry into force. In such event, the Convention shall cease to have effect in respect of taxes on income or on capital as from 1 January of the calendar year following that in which the notice of termination is given.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

Done at La Paz on 30 June 1997 in duplicate in the Spanish language.

For the Kingdom of Spain:

MANUEL VITURRO DE LA TORRE
Ambassador of Spain to Bolivia

For the Republic of Bolivia:

ANTONIO ARANIBAR QUIROGA
Minister for Foreign Affairs and Worship

JOSÉ ANTONIO NOGALES ZABALA
Under-Secretary of Taxation

PROTOCOL

At the time of signing the Convention between the Kingdom of Spain and the Republic of Bolivia for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital, the signatories have agreed upon the following provisions, which shall form an integral part of the Convention.

1. The reductions of or exemptions from tax provided under the Convention with respect to dividends, interest, royalties and gains from the alienation of property and rights shall not apply when such income is obtained in a Contracting State by a company which is a resident of the other Contracting State and of which more than 50 per cent of the capital is held, directly or indirectly, by partners who are not residents of that other State. The provisions of this paragraph shall not apply when such company carries on, in either Contracting State, substantive business activities other than the mere management of shares or other assets.

2. If, following the signature of this Convention, the Republic of Bolivia concludes, with another country member of the Organization for Economic Cooperation and Development, a convention on double taxation which limits taxes deducted at the source for royalties to a rate which is lower than the rate provided for in article 12 of this Convention, then such lower rate or exemption established in such convention shall automatically apply, as from the date of entry into force of that convention, to residents of both Contracting States in respect of this category of income.

3. With respect to article 24, paragraphs 1 (a) and (b), the tax actually paid in Bolivia shall be the tax on business profits (Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas) actually paid. In accordance with the domestic law of Bolivia, that part of the tax on transactions (Impuesto a las Transacciones) which exceeds the amount payable under the tax on business profits shall be deductible from the latter tax for the current fiscal year.

4. Method of calculating the exemption: With respect to article 24, paragraphs I (a) and (b), insofar as Bolivian tax continues to be deemed comparable to the Spanish corporation tax in the same or similar terms as those existing as at the date of signature of this Convention, a company which is a resident of Spain and which receives dividends in the circumstances referred to in article 24, paragraph 1 (b), of this Convention, or which derives income through a permanent establishment situated in Bolivia, may, if such dividends or income are taxable in Bolivia under the provisions of this Convention, deduct from Spanish tax 100 per cent of the full amount due in respect of the tax base derived from such dividends or income, subject to the requirements set forth in articles 29 bis and 30 bis of Law No. 43/1995 of 27 December or any future provision establishing a substantially similar regime.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Protocol.

Done at La Paz on 30 June 1997 in duplicate in the Spanish language.

For the Kingdom of Spain:

MANUEL VITURRO DE LA TORRE
Ambassador of Spain to Bolivia

For the Republic of Bolivia:

ANTONIO ARANIBAR QUIROGA
Minister for Foreign Affairs and Worship

JOSÉ ANTONIO NOGALES ZABALA
Under-Secretary of Taxation

[TRANSLATION - TRADUCTION]

CONVENTION ENTRE LE ROYAUME D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE POUR ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS ET PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU ET SUR LA FORTUNE

Le Royaume d'Espagne et la République de Bolivie, désirant conclure une Convention pour éviter les doubles impositions et prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Domaine subjectif

La présente Convention s'applique aux personnes qui sont des résidents d'un État contractant ou des deux États contractants.

Article 2. Impôts visés

1. La présente Convention s'applique aux impôts sur le revenu et sur la fortune perçus pour le compte de chacun des États contractants, de leurs sous-divisions politiques ou de leurs entités locales, quel que soit le système de perception.

2. Sont considérés comme impôts sur le revenu et sur la fortune, les impôts perçus sur le revenu total, sur la fortune totale ou sur une partie de ceux-ci, y compris les impôts sur les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers ou immobiliers, les impôts sur le montant des rémunérations ou salaires payés par les entreprises ainsi que les impôts sur les plus-values.

3. Les impôts actuels auxquels s'applique la Convention sont notamment :

a) En ce qui concerne l'Espagne :

i) L'impôt sur le revenu des personnes physiques;

ii) L'impôt sur les sociétés;

iii) L'impôt sur la fortune; et

iv) Les impôts locaux sur le revenu et sur la fortune

(ci-après dénommés "impôt espagnol");

b) En ce qui concerne la Bolivie :

i) Régime complémentaire de l'impôt sur la valeur ajoutée (RC-IVA);

ii) L'impôt sur les utilités des entreprises (IUE);

iii) L'impôt sur la propriété de biens immobiliers de véhicules d'automotion (IPBIVA); et

iv) L'impôt sur les transactions (IT)

(ci-après dénommés "impôt bolivien").

4. La Convention s'applique aussi aux impôts de nature identique ou analogue qui seraient établis après la date de signature de la Convention et qui s'ajouteraient aux impôts actuels ou qui les remplaceraient. Les autorités compétentes des États contractants se communiquent, dans un délai raisonnable, les modifications si importantes apportées à leur législation fiscale, après qu'elles aient eu lieu.

Article 3. Définitions générales

1. Au sens de la présente Convention, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

a) Le terme "Espagne" désigne le territoire de l'État espagnol, et utilisé au sens géographique, désigne le territoire de l'État espagnol y compris les zones en dehors de la mer territoriale où, en conformité avec le droit international et en vertu de sa législation interne, l'État espagnol peut exercer sa juridiction ou des droits souverains sur les fonds marins, leur sous-sol et les eaux adjacentes et leurs ressources naturelles;

b) Le terme "Bolivie" désigne le territoire de l'État bolivien et utilisé au sens géographique, la République de Bolivie, où l'État bolivien peut exercer sa juridiction ou des droits souverains concernant le sol, le sous-sol et leurs ressources naturelles;

c) Les expressions "État contractant" et "autre État contractant" désignent suivant les cas, l'Espagne ou la Bolivie;

d) Le terme "personne" comprend les personnes physiques, les sociétés et tous autres groupements de personnes;

e) Le terme "société" désigne toute personne morale ou toute entité qui est considérée comme une personne morale aux fins d'imposition;

f) Les expressions "entreprise d'un État contractant" et "entreprise de l'autre État contractant" signifient, respectivement une entreprise exploitée par un résident d'un État contractant et une entreprise exploitée par un résident de l'autre État contractant;

g) Le terme "national" signifie :

i) Toute personne physique qui possède la nationalité d'un État contractant; et

ii) Toute personne morale, association ou entité constituée en conformité avec la législation en vigueur dans un État contractant;

h) L'expression "trafic international" désigne tout transport effectué par un navire ou un aéronef exploité par une entreprise dont le siège de direction effective est situé dans un État contractant, sauf lorsque le navire ou l'aéronef n'est exploité qu'entre des points situés dans l'autre État contractant;

i) L'expression "autorité compétente" désigne :

i) Dans le cas de l'Espagne, le Ministre de l'économie et des finances ou son représentant autorisé; et

ii) Dans le cas de la Bolivie, le Ministre des Finances ou son représentant autorisé.

2. Pour l'application de la Convention par un État contractant, toute expression qui n'y est pas définie, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, a le sens que lui attribue la législation de cet État concernant les impôts auxquels s'applique la Conven-

tion, la signification attribuée à cette expression par la législation fiscale de cet État prévaudra sur la signification que lui attribuent d'autres lois de cet État.

Article 4. Résident

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "résident d'un État contractant" désigne toute personne qui, en vertu de la législation de cet État, est assujettie à l'impôt en raison de son domicile, de sa résidence, de son siège de direction ou de tout autre critère de nature analogue. Toutefois, cette expression ne comprend pas les personnes qui ne sont assujetties à l'impôt dans cet État que pour les revenus de sources situées dans cet État ou pour la fortune qui y est située.

2. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne physique est un résident des deux États contractants, sa situation est réglée de la manière suivante :

a) Cette personne est considérée comme un résident de l'État où elle dispose d'un foyer d'habitation permanent; si elle dispose d'un foyer d'habitation permanent dans les deux États, elle est considérée comme un résident de l'État avec lequel ses liens personnels et économiques sont les plus étroits (centre des intérêts vitaux);

b) Si l'État où cette personne a le centre de ses intérêts vitaux ne peut pas être déterminé, ou si elle ne dispose d'un foyer d'habitation permanent dans aucun des États, elle est considérée comme un résident de l'État où elle séjourne de façon habituelle;

c) Si cette persoune séjourne de façon habituelle dans les deux États ou si elle ne séjourne de façon habituelle dans aucun d'eux, elle est considérée comme un résident de l'État dont elle possède la nationalité;

d) Si cette personne possède la nationalité des deux États ou si elle ne possède la nationalité d'aucun d'eux, les autorités compétentes des deux États contractants tranchent la question d'un commun accord.

3. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne autre qu'une personne physique est un résident des deux États contractants, elle est considérée comme un résident de l'État où son siège de direction effective est situé.

Article 5. Établissement stable

1. Aux effets de la présente Convention, l'expression "établissement stable" désigne une installation fixe d'affaires par l'intermédiaire de laquelle une entreprise exerce tout ou partie de son activité.

2. L'expression "établissement stable" comprend notamment :

a) Des bureaux ou un siège d'administration ou de direction des affaires;

b) Des succursales et des agences;

c) Des fabriques, des usines, des ateliers et des établissements agricoles;

d) Des mines, des puits de pétrole ou de gaz, des carrières ou tout autre lieu d'extraction de ressources naturelles.

3. Un chantier de construction ou d'installation ou de montage ne constitue un établissement stable que si sa durée dépasse douze mois.

4. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, on considère qu'il n'y a pas "établissement stable" si :

a) Il est fait usage d'installations aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison de biens ou de marchandises appartenant à l'entreprise;

b) Des biens ou des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison;

c) Des biens ou des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de transformation par une autre entreprise;

d) Une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'acheter des biens ou des marchandises ou de réunir des informations pour l'entreprise;

e) Une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'exercer, pour l'entreprise, toute autre activité de caractère préparatoire ou auxiliaire;

f) Une installation d'affaires est utilisée aux seules fins de l'exercice cumulé d'activités mentionnées aux alinéas précédents, à condition que l'ensemble de l'activité de l'installation fixe d'affaires résultant de ce cumul garde un caractère préparatoire ou auxiliaire.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, lorsqu'une personne -- autre qu'un agent jouissant d'un statut indépendant auquel s'applique le paragraphe 6 -- agit pour le compte d'une entreprise et dispose dans un État contractant de pouvoirs qu'elle y exerce habituellement lui permettant de conclure des contrats au nom de l'entreprise, cette entreprise est considérée comme ayant un établissement stable dans cet État pour toutes les activités que cette personne exerce pour l'entreprise, à moins que les activités de cette personne ne soient limitées à celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 et qui, si elles étaient exercées par l'intermédiaire d'une installation fixe d'affaires, ne permettraient pas de considérer cette installation comme un établissement stable selon les dispositions de ce paragraphe.

6. Une entreprise n'est pas considérée comme ayant un établissement stable dans un État contractant du seul fait qu'elle y exerce son activité par l'entremise d'un courtier, d'un commissionnaire général ou de tout autre agent jouissant d'un statut indépendant, à condition que ces personnes agissent dans le cadre ordinaire de leur activité.

7. Le fait qu'une société qui est un résident d'un État contractant contrôle ou est contrôlée par une société qui est un résident de l'autre État contractant ou qui y exerce son activité (que ce soit par l'intermédiaire d'un établissement stable ou non) ne suffit pas en lui-même, à faire de l'une quelconque de ces sociétés un établissement stable de l'autre.

Article 6. Revenus immobiliers

1. Les revenus qu'un résident d'un État contractant tire de biens immobiliers (y compris les revenus des exploitations agricoles ou forestières) situés dans l'autre État, sont imposables dans cet autre État, conformément à sa législation interne.

2. L'expression "biens immobiliers" a le sens que lui attribue le droit de l'État contractant où les biens considérés sont situés. L'expression comprend en tous cas les accessoires,

le cheptel et l'équipement des exploitations agricoles et forestières, les droits auxquels s'appliquent les dispositions du droit privé concernant la propriété foncière, l'usufruit de biens immobiliers et les droits à des paiements variables ou fixes pour l'exploitation ou la concession de l'exploitation de gisements minéraux, sources et autres ressources naturelles; les navires et aéronefs ne sont pas considérés comme des biens immobiliers.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux revenus provenant de l'exploitation directe, de la location ou de l'affermage ainsi que de toute autre forme d'exploitation de biens immobiliers.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 3 s'appliquent également aux revenus provenant des biens immobiliers d'une entreprise et des biens immobiliers servant à l'exercice d'une profession indépendante.

5. Lorsque la propriété d'actions ou d'autres droits dans une société ou une autre entité donne au propriétaire la jouissance sous une forme quelconque, l'utilisation directe, la location ou toute autre forme d'usage, de biens immobiliers détenus par la société ou entité, les revenus provenant de cette jouissance, utilisation directe, location ou toute autre forme d'usage de ces droits sont imposables dans l'État contractant où les biens immobiliers sont situés.

Article 7. Bénéfices des entreprises

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un État contractant ne sont imposables que dans cet État , à moins que l'entreprise n'exerce son activité dans l'autre État contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé. Si l'entreprise exerce son activité d'une telle façon, les bénéfices de l'entreprise sont imposables dans l'autre État mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables à cet établissement stable.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, lorsqu'une entreprise d'un État contractant exerce son activité dans l'autre État contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, il est imputé, dans chaque État contractant, à cet établissement stable les bénéfices qu'il aurait pu réaliser s'il avait constitué une entreprise distincte et exerçant des activités identiques ou analogues dans des conditions identiques ou analogues et traitant en toute indépendance avec l'entreprise dont il constitue un établissement stable.

3. Pour déterminer les bénéfices d'un établissement stable, sont admises en déduction les dépenses exposées aux fins poursuivies par cet établissement stable, y compris les dépenses de direction et les frais généraux d'administration ainsi exposés, soit dans l'État contractant où est situé cet établissement stable soit dans l'autre partie.

4. S'il est d'usage dans un État contractant de déterminer les bénéfices imputables à un établissement stable sur la base d'une répartition des bénéfices totaux de l'entreprise entre ses diverses parties, aucune disposition du paragraphe 2 n'empêche cet État contractant de déterminer de cette manière les bénéfices imposables; la méthode de répartition doit cependant être telle que le résultat obtenu soit conforme aux principes contenus dans le présent article.

5. Aucun bénéfice n'est imputé à un établissement stable du fait qu'il a acheté des biens ou des marchandises pour l'entreprise.

6. Aux fins des paragraphes précédents, les bénéfices à imputer à l'établissement stable sont déterminés chaque année selon la même méthode, à moins qu'il n'existe des motifs valables et suffisants de procéder autrement.

7. Lorsque les bénéfices comprennent des éléments de revenus traités séparément dans d'autres articles de cette Convention, les dispositions de ces articles ne sont pas affectées par les dispositions du présent article.

Article 8. Navigation aérienne

1. Les bénéfices provenant de l'exploitation, en trafic international, d 'aéronefs ne sont imposables que dans l'État contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi aux bénéfices provenant de la participation à un "pool", une exploitation en commun ou un groupement international d'exploitation.

Article 9. Entreprises associées

1. Lorsque :

a) Une entreprise d'un État contractant participe directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise de l'autre État contractant, ou que

b) Les mêmes personnes participent directement ou indirectement à la direetion, au contrôle ou au capital d'une entreprise d'un État contractant et d'une entreprise de l'autre État contractant,

et que, dans l'un et l'autre cas, les deux entreprises sont, dans leurs relations commerciales ou financières, liées par des conditions convenues ou imposées, qui diffèrent de celles qui seraient convenues entre des entreprises indépendantes, les bénéfices qui, sans ces conditions, auraient été réalisés par l'une des entreprises mais n'ont pu l'être en fait à cause de ces conditions, peuvent être inclus dans les bénéfices de cette entreprise et imposés en conséquence.

2. Lorsqu'un État contractant inclut dans les bénéfices d'une entreprise de cet État -- et impose en conséquence -- des bénéfices sur lesquels une entreprise de l'autre État contractant a été imposée dans cet autre État, et que les bénéfices ainsi inclus sont des bénéfices qui auraient été réalisés par l'entreprise du premier État si les conditions convenues entre les deux entreprises avaient été celles qui auraient été convenues entre des entreprises indépendantes, l'État indiqué en second lieu procède à un ajustement approprié du montant de l'impôt qui a été perçu sur ces bénéfices. Pour déterminer cet ajustement, il est tenu compte des autres dispositions de la présente Convention et, si nécessaire, les autorités compétentes des États contractants se consultent.

Article 10. Dividendes

1. Les dividendes payés par une société qui est un résident d'un État contractant à un résident de l'autre État contractant sont imposables dans l'État contractant dont la société

qui paie les dividendes est un résident selon la législation de cet État, mais si le percepteur des dividendes en est le bénéficiaire effectif, l'impôt ainsi établi ne peut excéder :

a) 10% du montant brut des dividendes si le bénéficiaire effectif est une société (en excluant les sociétés de personnes) qui possède directement au moins 25% du capital de la société qui paie les dividendes;

b) 15% du montant brut des dividendes dans tous les autres cas.

Les autorités compétentes des États contractants établiront d'un commun accord la façon d'appliquer ces limites.

Les dispositions du présent paragraphe n'affectent pas l'imposition de la société au titre des bénéfices qui servent au paiement des dividendes.

2. Le terme "dividendes" employé dans le présent article désigne les revenus provenant d'actions ou bons, parts de mine, parts de fondateur ou autres droits à l'exception de ceux de crédit qui permettent de participer aux bénéfices ainsi que les revenus d'autres participations sociales assujetties au même régime fiscal que les revenus des actions par la législation de l'État dont la société distributrice est un résident.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des dividendes, résident d'un État contractant, exerce dans l'autre État contractant dont la société qui paie les dividendes est un résident, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que la participation génératrice des dividendes s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

4. Lorsqu'une société qui est un résident d'un État contractant tire des bénéfices ou des revenus de l'autre État contractant, cet autre État ne peut percevoir aucun impôt sur les dividendes payés par la société sauf dans la mesure où ces dividendes sont payés à un résident de cet autre État ou dans la mesure où la participation génératrice des dividendes se rattache effectivement à un établissement stable ou à une base fixe situés dans cet autre État, ni prélever aucun impôt au titre de l'imposition des bénéfices non distribués, même si les dividendes payés ou les bénéfices non distribués consistent en tout ou en partie, en bénéfices ou revenus provenant de cet autre État.

Article 11. Intérêts

1. Les intérêts provenant d'un État contractant et payés à un résident de l'autre État contractant sont imposables dans l'État contractant dont ils proviennent et selon la législation de cet État mais l'impôt ainsi établi ne peut excéder 15% du montant brut des intérêts si le percepteur de ceux-ci est le bénéficiaire effectif.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les intérêts provenant de l'un des États contractants sont pas imposables dans ledit État si :

a) Si le débiteur des intérêts est cet État ou l'une de ses sous-divisions politiques ou entités locales;

b) Les intérêts sont payés à l'autre État contractant ou à l'une de ses sous-divisions politiques ou entités locales ou à une institution ou à des organismes (y compris les institutions

financières) appartenant dans leur totalité à cet État contractant ou à l'une de ses sous-divisions politiques ou de ses entités locales.

c) Les intérêts sont payés à d'autres institutions ou organismes (y compris les institutions financières) en raison de financements convenus avec eux dans le cadre d'accords conclus entre les gouvernements des deux États contractants et à condition que le délai de ceux-ci ne soit pas inférieur à cinq ans.

d) Les intérêts se paient quand ils sont liés à la vente d'équipements industriels, commerciaux ou scientifiques.

3. Le terme "intérêts" employé dans le présent article désigne les revenus des créances de toute nature, assorties ou non de garanties hypothécaires ou d'une clause de participation aux bénéfices du débiteur, notamment les revenus des fonds publics et des obligations ou bons, y compris les primes et lots attachés à ces titres, ainsi que tous autres produits assimilés aux revenus de sommes prêtées par la législation fiscale de l'État contractant d'où proviennent les revenus. Les pénalisations pour paiement tardif ne sont pas considérées comme des intérêts au sens du présent article.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des intérêts, résident d'un État eontractant, exerce dans l'autre État contractant d'où proviennent les intérêts, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que la créance génératrice des intérêts s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

5. Les intérêts sont considérés comme provenant d'un État contractant lorsque le débiteur est l'État lui-même ou l'une de ses sous-divisions politiques ou entités locales ou un résident de cet État. Toutefois, quand le débiteur des intérêts, qu'il soit ou non résident d'un État contractant, a dans un État contractant un établissement stable ou une base fixe, pour lequel la dette donnant lieu au paiement des intérêts a été contractée et qui supporte la charge de ces intérêts, ceux-ci sont considérés comme provenant de l'État où l'établissement stable, ou la base fixe, est situé.

6. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des intérêts, compte tenu de la créance pour laquelle ils sont payés, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque État contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 12. Redevances

1. Les redevances provenant d'un État contractant et payées à un résident de l'autre État contractant sont imposables dans l'État contractant dont elles proviennent, en conformité avec la législation de cet État. Néanmoins, l'impôt ainsi exigé ne peut excéder 15% du montant brut des redevances si le percepteur de celles-ci est le bénéficiaire effectif.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1, les redevances payées en vertu de droits d'auteur et d'autres rémunérations analogues pour la production d'une oeuvre littéraire, dramatique, musicale ou artistique (à l'exclusion des redevances en liaison avec des films cinématographiques, des bandes de magnétoscope destinées à la télévision et des disques ou bandes sonores) provenant d'un État contractant et payées à un résident de l'autre État contractant, ne sont imposables que dans cet autre État.

3. Le terme "redevances" employé dans le présent article désigne les rémunérations de toute nature payées pour l'usage ou la concession d'un droit d'auteur sur une oeuvre littéraire, artistique ou scientifique, y compris les films cinématographiques et les films ou bandes pour la radio et la télévision, d'un brevet, d'une marque de fabrique ou de commerce, d'un dessin ou d'un modèle, d'un plan, d'une formule ou d'un procédé secret, ainsi que pour l'usage ou la concession de l'usage d'un équipement industriel, commercial ou scientifique, et pour des informations ayant trait à une expérience acquise dans le domaine industriel, commercial ou scientifique.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des redevances, résident d'un État contractant, exerce dans l'autre État contractant d'où proviennent les redevances, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, et que le droit ou le bien générateur des redevances s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

5. Les redevances sont considérées comme provenant d'un État contractant lorsque le débiteur est l'État lui-même ou l'une de ses sous-divisions politiques ou entités locales ou un résident de cet État. Toutefois, lorsque le débiteur des redevances, qu 'il soit ou non un résident d'un État contractant, a dans un État contractant un établissement stable, ou une base fixe, auquel se rattache effectivement le droit ou le bien générateur des redevances et qui supporte la charge de ces redevances, celles-ci sont considérées comme provenant de l'État où l'établissement stable, ou la base fixe, est situé.

6. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif des redevances ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des redevances compte tenu de la prestation pour laquelle elles sont payées, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque État contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 13. Gains en capital

1. Les gains qu'un résident d'un État contractant tire de l'aliénation de biens immobiliers visés à l'article 6, situés dans l'autre État contractant, sont imposables dans cet autre État.

2. Les gains provenant d'aliénations de biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise d'un État contractant a dans l'autre État contractant, ou de biens mobiliers qui appartiennent à une base fixe dont un résident d'un État contractant dispose dans l'autre État contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, y

compris les gains provenant de l'aliénation dudit établissement stable (seul ou avec l'ensemble de l'entreprise) ou de ladite base fixe, sont imposables dans cet autre État.

3. Les gains provenant de l'aliénation de navires ou d'aéronefs exploités en trafic international, ou de biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces navires ou aéronefs, ne sont imposables que dans l'État contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.

4. Les gains provenant de l'aliénation de biens ou droits différents de ceux visés dans les paragraphes précédents de cet article ne sont imposables que dans l'État contractant dont le cédant est un résident.

Article 14. Professions indépendantes

1. Les revenus qu'un résident d'un État contractant tire d'une profession libérale ou d'autres activités de caractère indépendant ne sont imposables que dans cet État, à moins que ce résident ne dispose de façon habituelle dans l'autre État contractant d'une base fixe pour l'exercice de ses activités. S'il dispose d'une telle base fixe, les revenus sont imposables dans l'autre État mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables à cette base fixe.

2. L'expression "profession libérale" comprend notamment les activités indépendantes d'ordre scientifique, littéraire, artistique, éducatif ou pédagogique, ainsi que les activités indépendantes des médecins, avocats, ingénieurs, architectes, dentistes et comptables.

Article 15. Professions dépendantes (salariées)

1. Sous réserve des dispositions des articles 16, 18, 19, 20 et 21, les salaires, traitements et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un État contractant reçoit au titre d'un emploi ne sont imposables que dans cet État, à moins que l'emploi ne soit exercé dans l'autre État contractant. Si l'emploi y est exercé, les rémunérations perçues à ce titre sont imposables dans cet autre État.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les rémunérations qu'un résident d'un État contractant obtient au titre d'un emploi exercé dans l'autre État contractant ne sont imposables dans l'État indiqué en premier lieu si :

a) Le bénéficiaire séjourne dans l'autre État pendant une période ou des périodes n'excédant pas au total cent quatre-vingt trois jours au cours de toute période de douze mois consécutifs qui commence ou termine dans l'année fiscale en question; et

b) Les rémunérations sont payées par un employeur ou pour le compte d'un employeur qui n'est pas un résident de l'autre État;

c) La charge des rémunérations n'est pas supportée par un établissement stable ou une base fixe que l'employeur a dans l'autre État.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents de cet article, les rémunérations reçues au titre d'un emploi exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef exploité en trafic international, sont imposables dans l'État contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.

Article 16. Participations de membres du conseil

Les participations, indemnités pour assistance et autres rétributions similaires qu'un résident d'un État contractant reçoit en sa qualité de membre du conseil d'administration ou de surveillance d'une société qui est un résident de l'autre État contractant sont imposables dans cet autre État.

Article 17. Artistes et sportifs

1. Nonobstant les dispositions des articles 14 et 15, les revenus qu'un résident d'un État contractant tire de ses activités personnelles exercées dans l'autre État contractant en tant qu'artiste du spectacle, tel qu'un artiste de théâtre, de cinéma, de la radio ou de la télévision ou qu'un musicien ou en tant que sportif, sont imposables dans l'État contractant où ils exercent ces activités.

2. Nonobstant les dispositions des articles 7, 14 et 15, lorsque les revenus d'activités qu'un artiste du spectacle ou un sportif exerce personnellement et en cette qualité sont attribués non pas à l 'artiste ou au sportif lui-même mais à une autre personne, ces revenus sont imposables dans l'État contractant où les activités de l'artiste ou du sportif sont exercées.

3. Les dispositions des articles 1 et 2 ne sont pas applicables si les activités réalisées dans un État contractant sont financées principalement par des fonds publics de l'autre État contractant ou d'une de ses sous-divisions politiques ou entités locales, dans le cadre d'un accord culturel. Dans ce cas, les revenus provenant desdites activités sont imposables uniquement dans cet autre État.

Article 18. Pensions

Sous réserve des dispositions de l'article 19, paragraphe 2, les pensions et rémunérations similaires, payées à un résident d'un État contractant au titre d'un emploi antérieur, ne sont imposables que dans cet État.

Article 19. Rémunérations publiques

1. a) Les rémunérations, autres que les pensions, payées par un État contractant ou l'une de ses sous-divisions politiques ou entités locales à une personne physique au titre de services rendus à cet État, sous-division ou entité, ne sont imposables que dans cet État.

b) Toutefois, ces rémunérations ne sont imposables que dans l'autre État contractant si les services sont rendus dans cet État contractant et si la personne physique est un résident de cet État qui :

i) Possède la nationalité de cet État, ou

ii) N'a pas acquis la condition de résident de cet État uniquement pour prêter les services.

2. a) Les pensions payées par un État contractant ou par l'une de ses sous-divisions politiques ou entités locales, soit directement, soit par prélèvement sur des fonds qu'ils ont

constitués, à une personne physique au titre de services rendus à cet État, sous-division ou entité, ne sont imposables que dans cet État.

b) Toutefois, ces pensions ne sont imposables que dans l'autre État contractant que si la personne physique est un résident et ressortissant de cet autre État.

[3. Les dispositions des articles 15, 16 et 18 s'appliquent aux rémunérations et pensions payées au titre de services rendus dans le cadre d'une activité industrielle ou commerciale exercée par un État contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales.]

Article 20. Étudiants

1. Les sommes reçues pour couvrir ses frais d'entretien, d' étude ou de formation par un étudiant ou un stagiaire qui est, ou qui était immédiatement avant de se rendre dans un État contractant, un résident de l'autre État contractant et qui séjourne dans le premier État à la seule fin d'y poursuivre ses études ou sa formation, ne sont pas imposables dans cet État à condition qu'elles proviennent de sources situées en dehors de cet État.

2. Quant aux subsides, bourses et rémunérations pour des travaux réalisés non prévus au paragraphe 1, les étudiants et stagiaires décrits dans celui-ci, auront droit en outre, pendant la période d'étude ou de formation, aux mêmes exemptions, dégrèvements ou bonifications fiscales que celles qui sont accordées aux résidents de l'État où ils séjournent.

Article 21. Professeurs et chercheurs

1. Une personne physique qui est ou a été un résident d'un État contractant immédiatement avant de se rendre dans l'autre État contractant et qui, à l'invitation d'une université, d'une école ou d'un autre établissement d'enseignement supérieur analogue, non lucratif, séjourne dans cet État pendant une période qui n'excède pas deux ans à compter de la date de sa première arrivée dans cet État, dans le but exclusif d'enseigner ou de se livrer à des travaux de recherche, ou dans l'un et l'autre de ces buts, auprès de ces établissements d'enseignement, n'est pas imposable dans cet autre État à raison des rémunérations perçues au titre de cet enseignement ou recherche.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de cet article ne sont pas applicables aux rémunérations perçues pour des travaux de recherche si lesdits travaux ne sont pas réalisés dans l'intérêt général, mais principalement dans le bénéfice privé d'une personne ou de personnes déterminées.

Article 22. Autres revenus

1. Les revenus d'un résident d'un État contractant, d'où qu'ils proviennent, non traités dans les articles précédents de la présente Convention ne sont imposables que dans cet État.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de cet article ne s'appliquent pas aux revenus autres que les revenus provenant de biens définis comme immobiliers tels qu'ils sont définis au paragraphe 2 de l'article 6, quand le bénéficiaire de tels revenus, résident d'un État contractant, exerce dans l'autre État contractant, soit une activité industrielle ou commerciale par

l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé , soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des revenus s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

Article 23. Fortune

1. La fortune constituée par des biens immobiliers visés à l'article 6 que possède un résident d' un État contractant et qui sont situés dans l'autre État contractant est imposable dans cet autre État.

2. La fortune constituée par des biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise d'un État contractant a dans l'autre État contractant, ou par des biens mobiliers rattachés à une base fixe dont un résident d'un État contractant disposc dans l'autre État contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, est imposable dans l'État contractant où l'établissement stable ou la base fixe sont situés.

3. La fortune constituée par des navires ou des aéronefs exploités en trafic international ainsi que par des biens mobiliers affectés à leur exploitation, n'est imposable que dans l'État contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.

4. Les autres éléments de la fortune d'un résident d'un État contractant ne peuvent être imposables que dans cet État.

Article 24. Élimination des doubles impositions

1. En ce qui concerne un résident en Espagne, les doubles impositions sont évitées, en conformité avec les dispositions applicables de la législation espagnole, de la manière suivante :

a) Quand un résident d'Espagne obtient des revenus ou possède des éléments de fortune qui, en conformité avec les dispositions de cette Convention peuvent être imposables en Bolivie, l'Espagne permettra la déduction de l'impôt sur le revenu ou sur le capital de ce résident pour un montant égal à l'impôt effectivement payé en Bolivie. Toutefois cette déduction ne pourra pas excéder la partie de l'impôt sur le revenu ou sur la fortune, calculé avant la déduction, correspondant aux revenus ou à la fortune qui peuvent être imposables en Bolivie.

b) Quand il s'agit de dividendes payés par une société qui est un résident en Bolivie à une société qui est un résident en Espagne, pour le calcul de la déduction, on prend en compte, en plus du montant déductible conformément à l'alinéa a) de ce paragraphe, l'impôt effectivement payé par la société citée en premier lieu à raison des bénéfices qui servent au paiement des dividendes, pour la part correspondant à ces dividendes, à condition que celle-ci soit incluse, à ces effets, dans l'assiette imposable de la société qui les reçoit.

Le montant ainsi déduit, ainsi que la déduction applicable à raison des dividendes conformément à l'alinéa a) de ce paragraphe, ne peut toutefois pas excéder la fraction de l'impôt sur le revenu calculé avant la déduction, correspondant aux revenus imposables en Bolivie.

Pour l'application des dispositions de cet alinéa, il est nécessaire que la participation dans la société qui paie les dividendes soit celle qui est prévue dans la législation interne

espagnole et en tous cas quand elle atteint au moins 25 pour cent du capital de la société qui paie les dividendes était maintenue de manière ininterrompue pendant l'année antérieure à la date du paiement des dividendes.

c) Lorsque conformément à une disposition quelconque de cette Convention, les revenus qu'un résident d'Espagne reçoit ou la fortune qu'il possède sont exempts d'impôt en Espagne, l'Espagne peut néanmoins, pour calculer le montant de l'impôt sur le reste des revenus ou de la fortune de ce résident, tenir compte des revenus ou du patrimoine exemptés.

2. Dans le cas d'un résident de Bolivie, on exclut de l'assiette imposable de l'impôt bolivien, tout type de revenu engendré en Espagne ou toute fortune située en Espagne qui peut être grevé conformément à cette Convention.

Nonobstant, la République de Bolivie conserve le droit d'inclure dans le calcul du taux d'imposition applicable les fractions de revenus et de fortune ainsi exclus.

Article 25. Non-discrimination

1. Les ressortissants d'un État contractant ne sont soumis dans l'autre État contractant à aucune imposition ou obligation qui y est relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les ressortissants de cet autre État qui se trouvent dans la même situation. Nonobstant les dispositions de l'article 1, la présente disposition s'applique aussi aux ressortissants de tout État contractant qui ne sont pas des résidents d'aucun d'entre eux.

2. L'imposition d'un établissement stable qu'une entreprise d'un État contractant a dans l'autre État contractant n'est pas établie dans cet autre État d'une façon moins favorable que l'imposition des entreprises de cet autre État qui exercent la même activité. Cette disposition ne peut être interprétée comme obligeant un État contractant à accorder aux résidents de l'autre État contractant les déductions personnelles, abattements ou réductions d'impôts en fonction de la situation ou des charges de famille qu'il accorde à ses propres résidents.

3. À moins que les dispositions du paragraphe 1 de l'article 9, du paragraphe 6 de l'article 11 ou du paragraphe 6 de l'article 12, les intérêts, redevances ou autres dépenses payés par une entreprise d'un État contractant à un résident de l'autre État contractant sont déductibles, pour la détermination des bénéfices imposables de cette entreprise, dans les mêmes conditions que s'ils avaient été payés à un résident du premier État. De même, les dettes d'une entreprise d'un État contractant envers un résident de l'autre État contractant sont déductibles, pour la détermination de la fortune imposable de cette entreprise, dans les mêmes conditions que si elles avaient été contractées envers un résident du premier État.

4. Les entreprises d'un État contractant, dont le capital est en totalité ou en partie, directement ou indirectement, détenu ou contrôlé par un ou plusieurs résidents de l'autre État contractant, ne sont soumises dans le premier État à aucune imposition ou obligation y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujetties les autres entreprises similaires du premier État.

5. Nonobstant les dispositions de l'article 2, les dispositions du présent article s'appliquent aux impôts de toute nature ou dénomination.

Article 26. Procédure amiable

1. Lorsqu'une personne estime que les mesures prises par un État contractant ou par les deux États contractants entraînent ou entraîneront pour elle une imposition non conforme aux dispositions de la présente Convention, elle peut, indépendamment des recours prévus par le droit interne de ces États, soumettre son cas à l'autorité compétente de l'État contractant dont elle est un résident ou, si son cas relève du paragraphe 1 de l'article 25, à celle de l'État contractant dont elle possède la nationalité. Le cas doit être soumis dans les trois ans qui suivent la première notification de la mesure qui entraîne une imposition non conforme aux dispositions de la présente Convention.

2. L'autorité compétente s'efforce, si la réclamation lui parait fondée et si elle n'est pas elle-même en mesure d'y apporter une solution satisfaisante, de résoudre le cas par voie d'accord amiable avec l'autorité compétente de l'autre État contractant, en vue d'éviter une imposition non conforme à la présente Convention.

3. Les autorités compétentes des États contractants s'efforcent, par voie d'accord amiable, de résoudre les difficultés ou de dissiper les doutes auxquels peuvent donner lieu l'interprétation ou l'application de la Convention. Elles peuvent aussi se concerter pour essayer d'éliminer les doubles impositions dans les cas non prévus par la présente convention.

4. Les autorités compétentes des États contractants peuvent communiquer directement entre elles en vue de parvenir à un accord comme il est indiqué aux paragraphes précédents. Si des échanges de vue personnels semblent devoir faciliter cet accord, ces échanges de vue peuvent avoir lieu au sein d'une commission composée de représentants des autorités compétentes des États contractants.

Article 27. Échange de renseignements

1. Les autorités compétentes des États contractants échangent les renseignements nécessaires pour appliquer les dispositions de la présente Convention, ou celles de la législation interne des États contractants relatives aux impôts visés par la Convention dans la mesure où l'imposition qu'elle prévoit n'est pas contraire à la Convention. L'échange de renseignements n'est pas restreint par l'article 1. Les renseignements reçus par un État contractant sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet État et ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement des impôts visés par la Convention, par les procédures ou poursuites concernant ces impôts ou par les décisions sur les recours relatifs à ces impôts. Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent faire état de ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent en aucnn cas être interprétées comme imposant à nn État contractant l'obligation :

a) De prendre des mesures administratives allant à l'encontre de sa législation ou procédure administrative ou à celles de l'autre État contractant;

b) De fournir des renseignements qui ne pourraient pas être obtenus sur la base de sa législation ou dans l'exercice de sa procédure administrative normale ou de celles de l'autre État contractant;

c) De fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel ou professionnel ou un procédé commercial ou des renseignements dont la communication serait contraire à l'ordre public.

Article 28. Agents diplomatiques et fonctionnaires consulaires

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux privilèges fiscaux dont bénéficient les agents diplomatiques ou les fonctionnaires consulaires en vertu soit des règles générales du droit international, soit des dispositions d'accords particuliers.

Article 29. Entrée en vigueur

1. La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés dans les meilleurs délais.

2. La Convention entrera en vigueur à partir de l'échange des instruments de ratification et ses dispositions seront appliquée aux impôts exigibles sur le revenu ou sur la fortune à partir du 1er janvier de l'année civile ou de l'exercice suivant l'entrée en vigueur de la Convention.

Article 30. Dénonciation

La Convention demeurera en vigueur tant qu'elle ne sera pas dénoncée par l'un des États contractants. Chacun des États pourra, moyeunant un préavis écrit minimum de 6 mois notifié par la voie diplomatique, la dénoncer à la fin d'une année civile ou exercice, à partir de la cinquième année suivant celle de son entrée en vigueur. Dans ce cas, la Convention sera sans effets concernant les impôts exigibles sur le revenu ou sur la fortune à partir du 1er janvier de l'année civile ou de l'exercice suivant celui où la dénonciation est communiquée.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Fait en espagnol en double exemplaire à La Paz, le 30 juin 1997.

Pour le Royaume d'Espagne :
Ambassadeur d'Espagne en Bolivie,
MANUEL VITURRO DE LA TORRE

Pour la République de Bolivie :
Ministre des relations extérieures et du culte,
ANTONIO ARANIBAR QUIROGA
Sous-secrétaire des contributions,
JOSÉ ANTONIO NOGALES ZABALA

PROTOCOLE

Au moment de procéder à la signature de la Convention entre le Royaume d'Espagne et la République de Bolivie en vue d'éviter les doubles impositions et prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, les soussignés sont convenus des dispositions suivantes qui font partie intégrante de la Convention :

1. Les réduction ou exemptions d'impôts prévues par la Convention en ce qui concerne les dividendes, les intérêts, les redevances ou les gains par aliénation de biens ou de droits, ne s'appliquent pas quand lesdits revenus sont obtenus dans un État contractant, par un société qui est un résident de l'autre État contractant au capital de laquelle participent, directement ou indirectement, pour plus de 50 pour cent, des actionnaires qui ne sont pas des résidents de cet autre État. Les dispositions de ce paragraphe ne s'appliquent pas quand cette société exerce, dans l'un ou l'autre État contractant, des activités commerciales ou industrielles substantives, différentes de la simple gestion de valeurs ou d'autres actifs.

2. Si après la signature de la présente Convention, la République de Bolivie signait nne Convention en vue d'éviter les doubles impositions avec nn autre pays membre de l'Organisation pour la Coopération et le Développement Économiques, où la limite des impôts à la source pour les redevances était inférieure à ce qui est visé à l'article 12 de la présente Convention, le taux inférieur ou l'exemption établie dans la Convention en question sera applicable automatiquement, à partir de la date d'entrée en vigueur de celle-ci, aux résidents des deux États contractants concernant cette catégorie de revenus.

3. En ce qui concerne l'article 24.1.a et b, l'impôt effectivement payé en Bolivie sera "l'Impôt sur les utilités des sociétés" payé. Conformément à la législation interne de la Bolivie, "l'Impôt sur les transactions" qui excède le montant compensable avec "l'Impôt sur les utilités des sociétés", sera déductible de ce dernier correspondant à l'exercice en cours.

4. Méthode d'exemption: en ce qui concerne l'article 24.1 a) et b), dans la mesure où l' Impôt bolivien continue a être considéré comparable à l'Impôt espagnol sur les sociétés, dans des termes semblables ou similaires à ceux qui existent à la date de la signature de la présente Convention, la société qui est un résident en Espagne qui perçoit des dividendes, dans les conditions prévues à l'article 24.1.b de la présente Convention ou qui obtient des revenus par l'intermédiaire d'un établissement stable situé en Bolivie qui, dans les deux cas, conformément aux dispositions de la présente Convention, peuvent être imposables en Bolivie, peut déduire de l'Impôt espagnol cent pour cent du quota global qui correspond à l'assiette imposable dérivée de ces dividendes ou revenus, avec les conditions requises prévues aux articles 29 bis et 30 bis de la loi 43/1995, du 27 décembre, ou toute autre disposition qui peut être adoptée dans le futur accordant un régime substantiellement similaire.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait en espagnol, en double exemplaire à La Paz, le 30 juin 1997.

Pour le Royaume d'Espagne :
Ambassadeur d'Espagne en Bolivie,
MANUEL VITURRO DE LA TORRE

Pour la République de Bolivie :
Ministre des relations extérieures et du culte,
ANTONIO ARANIBAR QUIROGA
Sous-secrétaire des finances,
JOSÉ ANTONIO NOGALES ZABALA

No. 35438

Spain
and
Bolivia

Agreement between the Kingdom of Spain and the Republic of Bolivia on cooperation in the prevention of the consnmption of and the control of trafficking in narcotic drugs and pyschotropic snbstances. La Paz, 10 November 1997

Entry into force: *provisionally on 10 November 1997 by signature and definitively on 26 December 1998, in accordance with article 8*

Authentic text: *Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 19 January 1999*

Espagne
et
Bolivie

Accord entre le Royaume d'Espagne et la République de Bolivie relatif à la coopération en matière de prévention de la consommation et de contrôle du trafic de stnpéfiants et de substances psychotropes. La Paz, 10 novembre 1997

Entrée en vigueur : *provisoirement le 10 novembre 1997 par signature et définitivement le 26 décembre 1998, conformément à l'article 8*

Texte anthentique : *espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Espagne, 19 janvier 1999*

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE BOLIVIA SOBRE COOPERACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DEL CONSUMO Y CONTROL DEL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS.

El Reino de España y la República de Bolivia, en adelante denominadas las Partes Contratantes.

Conscientes de que la cooperación bilateral resulta fundamental para hacer frente a los problemas derivados del uso indebido y el tráfico ilegal de drogas.

Teniendo en cuenta las recomendaciones contenidas en la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, hecha en Viena el 20 de Diciembre de 1.988.

Deseando cooperar mediante un acuerdo Bilateral al objetivo mundial de la prevención, control y eliminación del uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

ACUERDAN LO SIGUIENTE:

Artículo 1o.-

La cooperación en materia de prevención del consumo y control de estupefacientes y sustancias psicotrópicas se llevará a cabo:

a) Mediante el establecimiento de un intercambio permanente de información y documentación.

b) Mediante la elaboración de proyectos y programas.

c) Mediante la asistencia técnica y científica en la realización de todos los proyectos y programas.

Artículo 2o.-

Las materias en las que se desarrollará la cooperación en materia de prevención del consumo y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustáncias psicotrópicas serán:

A) En materia de prevención:

a) El intercambio de propuestas para el desarrollo de programas experimentales.

b) Selección de programa prioritarios en el campo de la prevención.

c) Elaboración de programas generales de promoción de la salud y educación para el bienestar de los ciudadanos y especialmente de la juventud.

B) En materia de desarrollo alternativo:

a) Asistencia Técnica y Capacitación para la elaboración de Programas y Proyectos para el Desarrollo Alternativo, tanto en zonas de producción tradicional de hojas de coca como en zonas de producción excedentaria en transición y zonas expulsoras de población.

b) Financiamiento para el estudio, elaboración y ejecución de programas y proyectos de desarrollo alternativo, así como obras que permitan la reducción de coca.

c) Cooperación para lograr la apertura de mercados para productos provenientes del desarrollo alternativo.

C) En materia socio-sanitaria

a) Diseño del papel de los distintos servicios terapéuticos en la oferta asistencial y necesidades que se derivan de los mismos (servicios de desintoxicación, centros ambulatorios, centros de día, comunidades terapéuticas, etc...).

b) Tipología de centros y servicios asistenciales.

c) Estudio y evaluación de programas experimentales para un enfoque integral de la atención a toxicómanos.

d) Elaboración de programas experimentales de deshabituación.

D) En materia de reinserción social

a) Estudio y elaboración de proyectos de sensibilización de la comunidad con el objeto de apoyar la reinserción de los toxicómanos.

E) En materia legislativa:

a) Estudio de proyectos de leyes y de otros instrumentos normativos.

F) En materia de lucha contra el trafico ilícito de drogas

La cooperación de la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas se efectuará, en el marco de la seguridad y en el ámbito aduanero, dentro de las competencias de las respectivas Administraciones de acuerdo con su legislación interna mediante:

a) El intercambio de información, publicaciones y datos estadísticos respecto al tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas.

b) El intercambio periódico de información operativa de interés mutuo, respecto a hechos concretos, acontecimientos y personas, presuntamente involucradas en el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, así como del blanqueo de capitales procedentes de dicho tráfico.

c) El intercambio de información sobre los medios de transporte, cargas, envío por correo y otros medios, y sobre las rutas y técnicas utilizadas para el tráfico ilícito de drogas en tránsito a través del territorio de una de las Partes, con destinos final a cualquiera de ellas.

d) Apoyo técnico mediante el intercambio de profesionales especializados en las áreas de interdicción de acuerdo con las necesidades operacionales determinadas por las autoridades competentes de las Partes Contratantes.

e) Facilitación de medios materiales y de todo tipo para mejorar la operatividad y la eficacia de los profesionales y técnicos.

f) Intercambio permanente de información y experiencia en el tráfico de sustancias químicas y precursores.

Artículo 3o.-

Los intercambios de información y demás aspectos antes señalados entre las Partes Contratantes, se hará a través de los órganos administrativos responsables en materia de drogas de ambos países, bajo las directrices de la Comisión Mixta a que se refiere el Artículo 5.

Artículo 4o.-

Las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes podrán negociar y concluir los acuerdos administrativos y normas de desarrollo necesarias para la aplicación del presente Acuerdo.

Artículo 5o.-

Para la aplicación del presente Acuerdo se crea una Comisión Mixta Hispano Boliviana integrada paritariamente por miembros designados por las autoridades competentes de los dos países.

Formarán parte de la Comisión Mixta por parte española representantes de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas y el Ministerio de Asuntos Exteriores de España y por parte boliviana representantes de los Viceministerios de Defensa Social, Prevención y Rehabilitación social, Desarrollo Alternativo y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Artículo 6o.-

La Comisión Mixta tendrá, además de las que le concedan las autoridades competentes, las siguientes funciones:

a) Servir de comunicación entre las autoridades competentes de ambos países en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo.

b) Proponer a las autoridades competentes de ambos países las condiciones de cooperación en la materia a que se refiere el Artículo 2o. del presente Acuerdo.

c) Proponer a las autoridades competentes los acuerdos administrativos y normas a que se refiere el Artículo 4o. de este Acuerdo.

d) Realizar el seguimiento en la aplicación de los programas e intercambios previstos en el presente Acuerdo.

Artículo 7o.-

La Comisión Mixta podrá constituir en su seno grupos de trabajo y podrá recabar la colaboración de cualquier otro Departamento Ministerial susceptible de ayudarle en su labor, a propuesta de una de las Partes Contratantes.

Independientemente de las reuniones de los grupos de trabajo, la Comisión Mixta se reunirá cuando lo solicite una de las Partes Contratantes con dos meses de antelación a la fecha prevista para la reunión, salvo en casos extraordinarios que aconsejen su inmediata convocatoria para el análisis de los trabajos en curso, definición de orientaciones y evaluación de los resultados obtenidos en los diversos campos de actuación.

Artículo 8o.-

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente desde el día de su firma y entrará en vigor sesenta días después del canje de notas en que las Partes contratantes se den conocimiento recíproco del cumplimiento de los requisitos previstos en sus respectivas legislaciones internas.

El presente Acuerdo permanecerá en vigor indefinidamente salvo denuncia de una de las Partes, la cual será comunicada por vía diplomática a la otra parte con una antelación de seis meses.

Hecho en español, en la ciudad de La Paz, a los diez días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y siete, en dos ejemplares idénticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA
"a.r"

Gonzalo Robles Orozco
Delegado del Gobierno para el
Plan Nacional sobre Drogas

POR LA REPÚBLICA DE BOLIVIA

Guido Nayar Parada
Ministro de Gobierno

Luis Freddy Conde
Ministro de Agricultura y
Desarrollo Rural

Fernando Messmer Trigo
Viceministro de Relaciones
Exteriores y Culto

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND THE REPUBLIC OF BOLIVIA ON COOPERATION IN THE PREVENTION OF THE CONSUMPTION OF AND THE CONTROL OF TRAFFICKING IN NARCOTIC DRUGS AND PSYCHOTROPIC SUBSTANCES

The Kingdom of Spain and the Republic of Bolivia, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Aware that bilateral cooperation is essential in order to tackle the problems stemming from abuse of and illegal traffic in drugs,

Considering the recommendations contained in the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, signed at Vienna on 20 December 1998,

Desiring to contribute by means of a bilateral cooperation agreement, to the international objective of preventing, controlling and eliminating abuse of and illicit traffic in narcotic and psychotropic substances,

Have agreed as follows:

Article I

Cooperation for the prevention of the use and the control of narcotics and psychotropic substances shall be implemented through:

(a) The ongoing exchange of information and documentation.

(b) The development of projects and programmes.

(c) Technical and scientific support for the implementation of all such projects and programmes.

Article 2

The areas in which cooperation shall be developed to prevent drug use and combat illicit traffic in narcotics and psychotropic substances are:

(A) Prevention

(a) Exchange of proposals for the development of experimental programmes.

(b) Selection of priority programmes in the area of prevention.

(c) Development of general programmes on the promotion of health and education, for the well-being of citizens, in particular youth.

(B) Alternative development

(a) Technical assistance and training for the establishment of alternative development programmes and projects in traditional coca leaf production areas as well as in surplus production areas in transition and areas with heavy emigration.

(b) Funding for the study, development and implementation of alternative development programmes and projects, as well as activities for the reduction of coca cultivation.

(c) Cooperation in developing markets for alternative development products.

(C) Social and public health matters

(a) Definition of the roles of the various health services providing social assistance as well as their needs (detoxification services, mobile centres, out-patient clinics, therapeutic communities, etc.).

(b) Classification of centres and social services.

(c) Study and evaluation of experimental programmes leading to a global approach to care for drug addicts.

(d) Development of experimental detoxification programmes.

(D) Reintegration into society

(a) Study and development of projects to increase awareness in the community with a view to supporting the reintegration of drug addicts.

(E) Legislation

(a) Study of new legislation and other regulatory instruments.

(F) Efforts to combat illicit traffic in drugs

Cooperation in efforts to combat illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances shall be undertaken, in the areas of security and customs, by the respective competent authorities in accordance with their domestic legislation, through:

(a) Exchange of information, publications and statistical data relating to the illicit traffic in drugs and psychotropic substances.

(b) Regular exchange of operational information of mutual interest, including data, events and persons thought to be involved in illegal traffic in drugs and psychotropic substances, as well as laundering of funds derived from such traffic.

(c) Exchange of information on means of transport, cargoes, mail shipments and other means, and on routes and techniques used in illegal traffic in drugs in transit through the territory of one of the Parties, with a final destination in either.

(d) Technical support through the exchange of professionals specialized in the targeted areas in accordance with operational needs as determined by the competent authorities of the Contracting Parties.

(e) Provision of physical facilities and all other types of resources to improve the functioning and efficacy of professional and technical personnel.

(f) Ongoing exchange of information and experience relating to traffic in chemicals and precursors.

Article 3

Responsibility for the exchange of information and the other measures mentioned above agreed to by the Parties shall be assigned to the administrative bodies having juris-

diction for drug matters in each country, under the direction of the Joint Commission referred to in article 5.

Article 4

The competent authorities of the two Contracting Parties may negotiate and conclude administrative agreements and facilitating regulations necessary for implementation of the present Agreement.

Article 5

A Joint Spanish-Bolivian Commission shall be created for the purpose of implementation of the present Agreement, consisting of an equal number of members designated by the competent authorities of each country.

The Joint Commission shall be composed, for Spain, of representatives of the Government Office for the National Drug Plan and the Ministry of Foreign Affairs and, for Bolivia, of representatives of the Deputy Ministries of Social Defence, Social Security and Social Rehabilitation, Alternative Development and the Ministry of Foreign Affairs and Public Worship.

Article 6

The Joint Commission, in addition to those conferred by the competent authorities, shall have the following functions:

(a) To provide a liaison between the competent authorities of the two countries for the application of the present Agreement.

(b) To propose to the competent authorities of the two countries measures for cooperation in the areas referred to in article 2 of the present Agreement.

(c) To propose to the competent authorities the administrative agreements and regulations referred to in article 4 of this Agreement.

(d) To follow up the implementation of the programmes and exchanges envisaged in the present Agreement.

Article 7

The Joint Commission may establish its own working groups and may request the cooperation of any other ministerial department able to assist it in its work at the proposal of one of the Contracting Parties.

In addition to meetings of the working groups, the Joint Commission shall meet as requested by one of the Parties, with two months notice prior to the scheduled date for the meeting, except for extraordinary cases that require it to convene immediately to analyse work under way, draw up guidelines and evaluate the results obtained in the various fields of activity.

Article 8

The present Agreement shall be implemented on a provisional basis from the date of signature and shall enter into force 60 days after the exchange of notes by which the Contracting Parties notify each other that their respective domestic legal requirements have been fulfilled.

The present Agreement shall remain in force indefinitely unless one of the Parties provides the other Party, through the diplomatic channel, with six months prior notice of its intention to terminate this Agreement.

Done at La Paz, in the Spanish language, on 10 November 1997, in two identical copies.

For the Kingdom of Spain:

GONZALO ROBLES OROZCO
Government Representative for the National Drug Plan

For the Republic of Bolivia:

GUIDO NAYAR PARADA
Minister of the Interior

LUIS FREDDY CONDE
Minister of Agriculture and Rural Development

FERNANDO MESSMER TRIGO
Deputy Minister for Foreign Affairs and Public Worship

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE RELATIF À LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE PRÉVENTION DE LA CONSOMMATION ET DE CONTRÔLE DU TRAFIC DE STUPÉFIANTS ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES

Le Royaume d'Espagne et la République de Bolivie, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Conscients que la coopération bilatérale est fondamentale pour faire face aux problèmes engendrés par l'utilisation et le trafic illicites de drogues,

Tenant compte des recommandations contenues dans la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, conclue à Vienne le 20 décembre 1988,

Désirant coopérer moyennant un accord bilatéral à l'objectif mondial de la prévention, du contrôle et de l'élimination de l'utilisation et du trafic illicites de stupéfiants et de substances psychotropes,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

La coopération en matière de prévention de la consommation et de contrôle de stupéfiants et de substances psychotropes sera menée :

a) Moyennant l'établissement d'un échange permanent d'informations et de documentation.

b) Moyennant l'élaboration de projets et de programmes.

c) Moyennant l'assistance technique et scientifique pendant la réalisation de tous les projets et programmes.

Article 2

Les domaines dans lesquels la coopération sera menée en matière de prévention de la consommation et de contrôle du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes sont:

A) En matière de prévention

a) L'échange de propositions pour le développement de programmes expérimentaux.

b) Sélection de programmes prioritaires en matière de prévention.

c) Elaboration de programmes généraux de promotion de la santé et de l'éducation en vue du bien-être des citoyens et spécialement de la jeunesse.

B) En matière de développement alternatif

a) Assistance technique et formation pour l'élaboration de programmes et projets en vue du développement alternatif, tant dans les zones de production traditionnelle de feuilles de coca que dans les zones de production excédentaire en transition et dans les zones de dépeuplement.

b) Financement en vue de l'étude, l'élaboration et l'exécution de programmes et de projets de développement alternatif ainsi que de travaux qui permettent la diminution de la coca.

c) Coopération pour obtenir l'ouverture de marchés à des produits provenant du développement alternatif.

C) Dans le domaine socio-sanitaire

a) Définition du rôle des différents services thérapeutiques dans l'offre d'assistance et nécessités qui découlent de ceux-ci (services de désintoxication, dispensaires, centres diurnes, communautés thérapeutiques etc...).

b) Typologie des centres et services de santé.

c) Étude et évaluation de programmes expérimentaux en vue d'une approche intégrale du traitement des toxicomanes.

d) Élaboration de programmes expérimentaux de désintoxication.

D) En matière de réinsertion sociale

a) Étude et élaboration de projets de sensibilisation de la communauté dans le but de soutenir la réinsertion des toxicomanes.

E) En matière législative

a) Étude de projets de loi et d'autres instruments normatifs.

F) En matière de lutte contre le trafic illicite de drogues

La coopération de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes prend place, dans le domaine de la sécurité et dans le domaine douanier, dans le cadre des compétences des administrations respectives conformément à leur législation interne moyennant :

a) L'échange d'informations, de publications et de données statistiques concernant le trafic illicite de drogues et de substances psychotropes.

b) L'échange périodique d'informations opérationnelles d'intérêt mutuel, concernant des faits concrets, des événements et des personnes, impliquées de façon présumée dans le trafic illicite de drogues et de substances psychotropes, ainsi que le blanchiment de capitaux provenant dudit trafic.

c) L'échange d'informations sur les moyens de transport, les livraisons, l'envoi par les services postaux et d'autres moyens, et concernant les itinéraires et techniques utilisés pour le trafic illicite de drogues en transit sur le territoire de l'une des Parties, ayant comme destination finale l'une quelconque d'entre elles.

d) Soutien technique moyennant l'échange de professionnels spécialisés dans les domaines d'interdiction conformément aux nécessités opérationnelles déterminées par les autorités compétentes des Parties contractantes.

e) Fourniture de moyens matériels et de tout genre pour améliorer le caractère opérationnel et l'efficacité des professionnels et des techniciens.

f) Échange permanent d'informations et d'expériences en matière de trafic de substances chimiques et de précurseurs.

Article 3

Les échanges d'informations et les autres aspects signalés antérieurement entre les Parties contractantes, auront lieu par le biais des organes administratifs responsables en matière de drogues des deux pays, sous les directives de la Commission mixte à laquelle se réfère l'article 5.

Article 4

Les autorités compétentes des deux Parties contractantes peuvent négocier et conclure les accords administratifs et les normes de développement nécessaires à l'application du présent Accord.

Article 5

Aux fins de l'application du présent Accord, une Commission mixte hispano-bolivienne composée paritairement de membres désignés par les autorités compétentes des deux pays est créée.

Feront partie de la Commission mixte, pour la partie espagnole, des représentants de la Délégation du gouvernement pour le Plan national sur les drogues et le Ministère des Affaires étrangères d'Espagne et pour la partie bolivienne, des représentants des Vice-ministères de la Défense sociale, de la Prévention et Réinsertion sociale, du Développement alternatif et le Ministère des Relations extérieures et du culte.

Article 6

La Commission mixte a, en plus de celles que lui octroient les autorités compétentes, les fonctions suivantes :

a) Servir de communication entre les autorités compétentes des deux pays dans le champ d'application du présent Accord.

b) Proposer aux autorités compétentes des deux pays les conditions de coopération dans le domaine auquel se réfère l'article 2o du présent Accord.

c) Proposer aux autorités compétentes les arrangements administratifs et les normes auxquels se réfère l'article 4o de cet Accord.

d) Réaliser le suivi de l'application des programmes et échanges prévus dans le présent Accord.

Article 7

La Commission mixte peut constituer en son sein des groupes de travail et peut réclamer la collaboration de tout autre département ministériel susceptible de l'aider dans sa tâche, sur demande de l'une des Parties contractantes.

Indépendamment des réunions des groupes de travail, la Commission mixte se tiendra quand l'une des Parties contractantes le demande deux mois avant la date prévue pour la réunion sauf dans des cas extraordinaires qui exigent sa convocation immédiate pour analyser les travaux en cours, définir les orientations et évaluer les résultats obtenus dans les divers champs d'action.

Article 8

Le présent Accord s'applique provisoirement depuis le jour de sa signature et entre en vigueur soixante jours après l'échange de notes dans lequel les Parties contractantes se communiquent réciproquement la réalisation des conditions requises prévues dans leurs législations internes respectives.

Le présent Accord a une durée indéfinie sauf dénonciation de l'une des Parties, laquelle sera communiquée par la voie diplomatique à l'autre partie avec un préavis de six mois.

Fait en espagnol, à La Paz, le dix novembre mille neuf cent quatre-vingt dix-sept, en deux exemplaires identiques.

Pour le Royaume d'Espagne :

GONZALO ROBLES OROZCO
Délégué du gouvernement
pour le Plan national sur les drogues

Pour la République de Bolivie :

GUIDO NAYAR PARADA
Ministre de gouvernement

LUIS FREDDY CONDE
Ministre de l'Agriculture et du développement rural

FERNANDO MESSMER TRIGO
Vice-ministre des Relations extérieures et du culte

No. 35439

Israel
and
China

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the People's Republic of China on customs mutual administrative assistance and cooperation. Jerusalem, 17 February 1997

Entry iuto force: *27 April 1998 by notification, in accordance with article 15*

Authentic texts: *Chinese, English and Hebrew*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 5 January 1999*

Israël
et
Chine

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République populaire de Chiue relatif à l'assistance administrative mutuelle douanière et à la coopération. Jérusalem, 17 février 1997

Entrée en vigueur : *27 avril 1998 par notification, conformément à l'article 15*

Textes authentiques : *chinois, anglais et hébreu*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 5 janvier 1999*

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

以色列国政府和中华人民共和国政府关于海关行政互助与合作的协定

以色列国政府和中华人民共和国政府（以下简称“双方”），

本着发展两国海关间友好合作关系的愿望；

希望通过两国海关间的合作，便利和加快两国间货物和旅客的往来；

考虑到违反海关法的行为有损于两国的经济、社会和财政利益；

考虑到正确计征关税和其他进口税费的重要性；

确信双方海关间的合作将更有效地防止、调查和惩处违反海关法的行为；

兹协定如下：

第一条
定义

在本协定中：

（一）“海关法”指由海关当局执行或实施的关于货物进、出口或转运的一切法律和规章；

（二）“违反海关法”指任何既遂或未遂的违反海关法的行为；

（三）“海关当局”在以色列国方面系指以色列国财政部海关与增值税署，在中华人民共和国方面系指中华人民共和国海关总署。

第 二 条
协定范围

一、双方海关当局将根据本协定的规定并依照各自国内法，在其职权及现有资源的范围内进行合作并相互提供行政互助，以：

（一）便利和加快两国间货物和旅客的往来；

（二）防止、调查和惩处违反海关法的行为；

（三）增进相互间对对方海关法、业务制度和海关技术等方面的了解。

二、本协定所规定的协助还应包括双方主动或经请求相互提供的一切有助于保证海关法实施和正确计征关税和其他进口税费的情报，但不应扩展到请求代为逮捕和扣留人犯，没收和扣押财产，或追征关税、其他税费、罚款或其他款项。

第三 条
情报交换

一、双方海关当局应主动或经请求相互及时提供一切现有的关于下列事宜的情报：

（一）可能有助于正确计征关税及其他进口税费的情报；

（二）关于已实施的、在实施中的或策划中的与下列货物或物品进出境有关的违反海关法行为的情报：

1 、对环境或健康有害的货物或物品；

2 、麻醉品和精神药物；

3 、武器、弹药、炸药和爆炸器材；

4、艺术品和具有历史、文化和考古价值的文物；

5、涉嫌侵犯知识产权的货物。

（三）可能有助于查处某一违反海关法行为的情报，尤其是有关新的作案工具和方法的情报。

二、双方海关当局应主动相互提供一切现有的关于下列事宜的情报：

（一）在另一方境内可能发生的某一严重违反海关法行为的情报；

（二）有关进入另一方境内私货的来源和非法贩运路线的情报。

三、经请求，本条第一、二款所述情报还应包括能表明货物价值、销售和指运地的运输和装运文件。

第四条
核查

经一方海关当局请求，另一方海关当局应向该海关当局提供关于下列事项的情报：

（一）作为附件随货物申报单递交给请求方海关当局的官方文件是否属实；

（二）运到请求方境内的货物是否系从被请求方境内合法出口；

（三）由请求方出口的货物是否合法运入被请求方境内。

第五条
调查

一、经一方海关当局请求，另一方海关当局应依据其国内法就请求

所提及的请求方海关当局已立案调查的事宜进行必要的调查或核实，包括询问专家、证人和某一违反海关法行为的嫌疑人。

二、如根据国内法，被请求方海关当局无权提供本条第一款所述协助，则应在其权限及正常业务范围内寻求给予与该请求相关的适当的其他协助。

三、经一方海关当局请求，另一方海关当局应将为执行上述请求而采取行动的时间和地点通知该海关当局，以使此项行动得以协调。

第 六 条
特别监视

经一方海关当局请求，另一方海关当局应对下列情事进行一定时期的特别监视并向请求方海关当局提供监视报告：

（一）参与或涉嫌参与在请求方境内的违反海关法活动人员的进出境情况；

（二）请求方海关当局通报的与在请求方境内违反海关法活动有关的特定货物或物品的移动情况；

（三）涉嫌被用于违反海关法活动的车辆、船舶、航空器及其他运输工具。

第 七 条
请求的方式和内容

一、依据本协定所提请求应以书面形式提出，并随附执行该请求所

需的文件。如情况紧急，可接受口头请求，但请求方海关当局应及时予以书面确认。

二、依据本协定所提请求应包括以下内容：

（一）提出请求方的海关当局；

（二）请求的事宜和理由；

（三）请求事宜所涉及的有关法律程序的性质及法律要素的说明和所考虑事宜的简要说明；

（四）已知的与请求各方相关的尽可能详尽的情况；

（五）所寻求的协助与其所涉及事宜之间的联系。

三、双方依据本协定所进行的一切联络均应采用英语。

四、如请求方海关当局所提请求系其自身在接受请求时所不能向对方提供者，则应在其请求书中声明此点，提请对方注意。是否执行此项请求，应由被请求方海关当局自行酌定。

五、协助应通过缔约双方海关当局间直接联系而进行。如被请求方海关当局不是执行某项请求的适宜部门，则应告知请求方海关当局执行该请求的适宜部门。

第八条
情报、文件和其他材料的使用

一、根据本协定所获得的任何情报、文件和其他材料应仅用于本协定规定的目的，并受提供此项材料的海关当局所规定条件的限制。

二、除提供上述情报、文件和其他材料的海关当局书面同意，并受该海关当局所规定的条件约束外，上述情报、文件和其他材料不应被用

于其它目的，包括在司法或行政程序中被作为证据使用，或转交给其他部门。

三、经特别请求，被请求方海关当局应对其提供的情报文件和其他材料的副本进行适当的证明。

第九条
保密

双方根据本协定在互助中所获得的任何情报、文件和其他材料应被视为机密，并应受到请求方在本国境内取得的同类情报、文件和其他材料所应受到的相同程度的保护。

第十条
协助义务的免除

一、如被请求方认为所请求的协助将侵犯其国家主权、公共秩序、安全或其他实质性国家利益，或损害该国公、私营企业的合法商业利益，则可以拒绝提供该项协助，或在满足某些条件的情况下给予协助。

二、如无法执行某项协助请求，请求方海关当局应被及时告知这一事实及拒绝提供协助的理由。

三、如被请求方海关当局认为提供协助将妨碍其国内正在进行的某项程序，则可以推迟给予协助。在此种情况下，被请求方海关当局应与请求方海关当局协商，以决定是否在满足被请求方海关当局某些条件的情况下给予协助。

第十一条
技术协助

双方海关当局应在下列海关事务方面相互提供技术协助：

（一）在互利情况下，交流海关专家，以增进对彼此海关法规、业务制度和技术的了解；

（二）培训，尤其旨在培养双方海关关员专门技能的培训；

（三）交换与海关法及海关手续有关的专业和科技资料。

第十二条
费用

一、除支付给非政府雇员的专家、证人和译员的费用外，双方海关当局应放弃就执行本协定所产生一切费用获得补偿的要求。

二、如果执行请求需要或将需要巨额和特别的费用，双方海关当局应通过协商决定执行请求的条件以及费用负担的方式。

三、双方海关当局可就执行本协定第十一条所产
另行做出安排。

第十三条
领土适用

本协定应适用于以色列国关境和中华人民共和国关境。

第十四条
协定的执行

一、本协定所规定的协助与合作应通过双方海关当局间的直接联系进行。

二、双方同意为审议本协定的执行情况，包括有关工作程序的制定，双方海关当局的代表可在任何一方的请求下轮流在耶路撒冷和北京举行会晤。如有必要，可进行海关署长级会晤。会晤的具体时间和日程由双方海关当局在会晤前的足够时间内商定。

三、双方海关当局应本着友好合作的精神协商解决在本协定解释和执行过程中所产生的问题。

第十五条
生效和终止

一、双方应通过外交途径照会通知业已完成为使本协定生效所需的国内手续。本协定将自收到后一方通知之日起第九十天生效。

二、本协定长期有效。任何一方可在任何时候通过外交途径书面通知另一方要求终止本协定。本协定将自另一方收到通知书之日起三个月后终止。

本协定于一九九七年　月　日，即希伯莱历的五七五七年　月　日在　　签订。一式两份，每份均由希伯莱文、中文和英文写成，三种文本同等作准。如出现解释上的分歧，以英文本为准。

兹由下列经双方政府授权的全权代表在协定上签字，以昭信守。

以色列国政府
代 表

中华人民共和国政府
代 表

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA ON CUSTOMS MUTUAL ADMINISTRATIVE ASSISTANCE AND CO-OPERATION

The Government of the State of Israel and the Government of the People's Republic of China (hereinafter referred to as the "Parties");

Desiring to develop the friendly relations and cooperation between their Customs Authorities;

Desiring to facilitate and expedite the flow of goods and passengers between the two countries through mutual cooperation in the Customs field;

Considering that offences against Customs law are prejudicial to the economic, social and fiscal interests of their respective countries;

Considering the importance of assuring the accurate assessment of Customs duties and other import taxes;

Convinced that the prevention, investigation and repression of Customs offences can be rendered more effective by cooperation between their Customs Authorities;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of this Agreement,

1. "Customs law" shall mean such laws and regulations enforced or administered by the Customs Authorities concerning the importation, exportation and transit of goods.

2. "Customs offence" shall mean any breach or attempted breach of Customs law.

3. "Customs Authorities" shall mean, in the State of Israel, the Department of Customs and V.A.T. of the Ministry of Finance and in the People's Republic of China, the Customs General Administration.

Article 2. Scope of the Agreement

1. In accordance with the provisions of this Agreement and subject to the laws of their respective countries, the Parties shall, within the scope of the competence and available resources of their respective Customs Authorities, cooperate and provide each other administrative assistance:

a. In the facilitation and expediting of the flow of goods and passengers between the two countries;

b. In the prevention, investigation and repression of Customs offences; and

c. In the promotion of mutual understanding of each other's Customs law, procedures and techniques.

2. Assistance, as provided for in this Agreement, shall also include, upon a Party's own initiative or on request, all information apt to ensure the enforcement of the Customs law and the accurate assessment of Customs duties and other import taxes, but shall not extend to requests for the arrest or detention of persons or the seizure or detention of property or for the recovery of duties, taxes, fines or any other monies on behalf of the other Party.

Article 3. Exchange of Information

1. The Customs Authorities of the Parties shall promptly communicate to each other, on their own initiative or upon request, any information available to them:

a. Which may help in the accurate assessment of Customs duties, other import taxes, fees and charges;

b. Which relates to Customs offences committed, in the process of being committed or in the planning stage in respect of the importation and the exportation of:

1) Goods and articles harmful to the environment and health;

2) Narcotic drugs and psychotropic substances;

3) Arms, ammunition, explosives and explosive devices;

4) Works of art and articles of historical, cultural and archaeological value; and

5) Goods suspected of violating intellectual property rights.

c. Which is likely to be of assistance in their investigation and repression of a Customs offence, and particularly in connection with new means or methods of committing Customs offences;

2. The Customs Authorities of the Parties shall communicate to each other, on their own initiative, any information available to them:

a. Regarding activities which may result in the commission of a serious Customs offence in the territory of the other Party; and

b. Regarding the source and route of illicit trafficking in smuggled goods into the territory of the other Party.

3. Upon request, information referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article should also include the documentation of transportation and shipment of goods showing the value, disposition, and destination of those goods.

Article 4. Verification

Upon request, the Customs Authority of the requested Party shall provide the Customs Authority of the requesting Party with information concerning the following matters:

a. The authenticity of official documents produced in support of a goods declaration made to the Customs Authority of the requesting Party;

b. Whether goods imported into the territory of the requesting Party have been lawfully exported from the territory of the requested Party; and

c. Whether goods exported from the territory of the requesting Party have been lawfully imported into the territory of the requested Party.

Article 5. Investigation

1. Upon the request of the Customs Authority of one Party, the Customs Authority of the other Party shall, subject to its domestic law, conduct any necessary investigations or verifications in connection with the matters referred to in the request, which are under investigation conducted by the Customs Authority of the requesting Party, including the questioning of persons suspected of having committed an offence, as well as the inquiring of experts and witnesses.

2. Where, by national law, the Customs Authority of the requested Party is not competent to provide the assistance referred to in paragraph 1 of this Article, it may, within the limits of its competence seek to provide any other assistance related to the request as deemed appropriate in its normal activities.

3. Upon request, the Customs Authority of the requested Party shall advise the Customs Authority of the requesting Party of the time and place of the action to be taken in response to the request so that such action may be coordinated.

Article 6. Special Surveillance

Upon the request of the Customs Authority of one Party, the Customs Authority of the other Party shall maintain special surveillance for a specified period over:

a. The incoming and outgoing movements of particular persons engaged in or suspected of being engaged in the commission of Customs offences in the territory of the requesting Party;

b. The movements of particular goods and articles which are reported by the Customs Authority of the requesting Party as being related to Customs offences within its territory; and

c. Vehicles, ships, aircraft and other means of transportation suspected of being used to commit Customs offences;

and shall communicate a report thereon to the Customs Authority of the requesting Party.

Article 7. Form and Contents of Requests

1. Requests for assistance under this Agreement shall be made in writing and shall be accompanied by the documents necessary for the execution of the requests. When required because of the urgency of the situation, an oral request may be accepted, but the Customs Authority of the requesting Party shall promptly confirm it in writing.

2. Requests pursuant to the Agreement shall include the following items:

a. The Customs Authority of the requesting Party;

b. The subject of and reason for the request;

c. A description of the nature of the legal proceedings and legal elements involved and a brief description of the matter under consideration;

d. Any detailed information about the parties involved in the request, if known; and

e. The connection between the assistance sought and the matter to which it relates.

3. All communications under the present Agreement between the Parties shall be made in English.

4. If the Customs Authority of one Party requests assistance which it itself would be unable to give if requested to do so by the Customs Authority of the other Party, it shall draw attention to that fact in its request. Compliance with such a request shall be within the discretion of the Customs Authority of the requested Party.

5. Assistance shall be carried out by direct communication between the Customs Authorities of the Parties. In case the Customs Authority of the requested Party is not the appropriate agency to comply with a request, it shall advise the Customs Authority of the requesting Party of the appropriate agency concerned regarding such a request.

Article 8. Use of Information, Documents and Other Materials

1. Information, documents and other materials received under this Agreement shall be used only for the purposes specified in this Agreement and subject to such restrictions as may be laid down by the Customs Authority which furnished them.

2. Such information, documents and other materials shall not be used for other purposes, including being used as evidence in judicial or administrative proceedings, or being transferred to other agencies, except with the written consent of the Customs Authority which furnished them and subject to any restrictions that may be laid down by that Customs Authority.

3. Upon specific request, copies of information, documents and other materials forwarded to the requesting Party shall be appropriately authenticated.

Article 9. Confidentiality

Information, documents and other materials obtained by the Parties in the course of mutual assistance under this Agreement shall be treated confidentially and shall be afforded the same protection in respect of confidentiality as applies to the same kind of information, documents, and other materials obtained by the requesting Party in its own territory.

Article 10. Exemption from the Obligation to Provide Assistance

1. In cases where, in the opinion of the requested Party, assistance requested under this Agreement would infringe upon its national sovereignty, public order, security or other substantial national interests, or prejudice the legitimate commercial interests of any enterprises, public or private, in its country, it may decline to provide that assistance or give it subject to certain conditions.

2. If a request for assistance cannot be complied with, the Customs Authority of the requesting Party shall be so notified without delay and informed of the reasons for the refusal to provide the assistance.

3. Assistance may be postponed by the Customs Authority of the requested Party on the grounds that it will interfere with an ongoing procedure in its country. In such a case, the Customs Authority of the requested Party shall consult with the Customs Authority of the requesting Party to determine if assistance can be given subject to such terms or conditions as the Customs Authority of the requested Party may require.

Article 11. Technical Assistance

The Customs Authorities of the Parties shall provide each other technical assistance in Customs matters including:

a. The exchange of Customs experts when mutually beneficial for the purposes of promoting the understanding of each other's Customs law, procedures and techniques;

b. The training, particularly developing specialized skills of their Customs officials; and

c. The exchange of professional, scientific and technical data relating to Customs law and procedures.

Article 12. Costs

1. The Customs Authorities of the Parties shall waive all claims for reimbursement of costs incurred in the execution of this Agreement, with the exception of fees of experts, witnesses, and the costs of interpreters other than government employees.

2. If expenses of a substantial and extraordinary nature are or will be required to execute a request, the Customs Authorities of the Parties shall consult to determine the terms and conditions under which the request will be executed as well as the manner in which the costs will be borne.

3. The Customs Authorities of the Parties shall make a separate arrangement upon the bearing of the costs incurred in the execution of Article 11 of this Agreement.

Article 13. Territorial Applicability

This Agreement is applicable to the Customs territory of the State of Israel and the Customs territory of the People's Republic of China.

Article 14. Execution of the Agreement

I. The Parties shall communicate directly through their respective Customs Authorities.

2. The Parties agree that meetings may be held upon the request of either Party between the representatives of their Customs Authorities, at the Director-General level, if necessary, alternately in Jerusalem and Beijing, for reviewing the implementation of the present

Agreement including the formulation of work procedures. The specific date and the agenda of such meetings shall be agreed upon between the Customs Authorities of the Parties sufficiently in advance.

3. The Customs Authorities of the Parties shall, in the spirit of friendly cooperation, settle, through full consultation, matters arising from the interpretation and implementation of the Agreement.

Article 15. Entry into Force and Termination

1. This Agreement shall enter into force on the ninetieth day following the date on which the Parties notify one another by an exchange of diplomatic notes that all national requirements for its entry into force have been fulfilled.

2. This Agreement is of unlimited duration. Either Party may request its termination at any time by sending a written notice to the other Party through diplomatic channels. The Agreement shall cease to be in force three months following the date of the other Party's receipt of the notice.

In witness thereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Jerusalem on 17 day of February 1997, which corresponds to the tenth day of Adar Aleph 5757, in duplicate in the Hebrew, Chinese, and English languages, all three texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

DAVID LEVY

For the Government
of the People's Republic of China:

GUAN LIN QIAN

סעיף 15
כניסה לתוקף וסיום

1. הסכם זה ייכנס לתוקף ביום התשעים שלאחר התאריך שבו יודיעו הצדדים זה לזה בחילופי איגרות דיפלומטיות שכל הדרישות הלאומיות לכניסתו לתוקף מולאו.

2. הסכם זה נעשה לפרק זמן בלתי מוגבל, כל צד רשאי לבקש סיומו בכל עת ע"י משלוח הודעה בכתב לצד האחר בצינורות הדיפלומטיים. הסכם זה יחדל להיות בתוקף שלושה חודשים אחרי קבלת ההודעה אצל הצד האחר.

ולראיה, החתומים מטה, שהוסמכו לכך כיאות איש ע"י ממשלתו, חתמו על הסכם זה.

נעשה ב ירושלים ביום כ"ו אלול התשנ"ז, שהוא יום 11 בספטמבר 1997, בשפות עברית, סינית ואנגלית, בשני עותקים ולשלושת הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת הרפובליקה של סין

בשם ממשלת מדינת ישראל

ב. הכשרה, בעיקר פיתוח התמחויות של פקידי המכס שלהן;

ג. זילופי נתונים מקצועיים, מדעיים וטכניים הקשורים לדיני ונהלי מכס.

סעיף 12
הוצאות

1. רשויות המכס של הצדדים תוותרנה על כל תביעה להחזר הוצאות שנגדמו במהלך ביצוע הסכם זה, למעט שכרם של מומחים, עדים, עלות מתרגמים שאינם עובדי ממשלה.

2. אם הוצאות שטיבן מהותי ויוצא דופן דרושות או תידרשנה לביצוע הבקשה, יתייעצו רשויות המכס של הצדדים כדי לקבוע את התנאים וההתניות אשר לפיהם תבוצע הבקשה, וכן את האופן שבו יישאו בעלויות.

3. רשויות המכס של הצדדים יגיעו להסדר נפרד בנוגע לנשיאה בהוצאות שנגרמו בביצוע סעיף 11 להסכם זה.

סעיף 13
תחולה על שטח

הסכם זה הוא בר החלה על שטח המכס של מדינת ישראל ועל שטח המכס של הרפובליקה העממית של סין.

סעיף 14
ביצוע ההסכם

1. הצדדים יתקשרו ישירות באמצעות רשויות המכס שלהם.

2. הצדדים מסכימים שאפשר לקיים פגישות בין נציגי רשויות המכס שלהם, על פי בקשת אחד הצדדים בסקרה הצורך, בדרג של מנהלים כלליים, לסירוגין בבייג'ינג ובירושלים, כדי לבחון את יישומו של ההסכם הנוכחי כולל קביעת נהלי עבודה. התאריך המדוייק וסדר היום של הפגישות האמורות יוסכמו בין רשויות המכס של הצדדים ומן מספיק מראש.

3. רשויות המכס של הצדדים, ברוח שיתוף פעולה ידידותי, יישבו, בהתייעצות מלאה, עניינים הנובעים מפרשנותו או מהחלתו של הסכם זה.

2. מידע, מסמכים וחומרים אחרים כאמור לא ישמשו למטרות אחרות, לרבות שימוש כראיה בהליכים שיפוטיים או מינהליים, או העברה לגופים אחרים, אלא בהסכמה בכתב של רשות המכס שסיפקה אותם ובכפוף להגבלות ככל שקבעה אותה רשות מכס.

3. לפי בקשה מפורשת, של מידע, תיעוד וחומר אחר המועברים לצד המבקש יאומתו כיאות.

סעיף 9
סודיות

מידע, תיעוד וחומר אחר שהצדדים משיגים במהלך הסיוע ההדדי לפי הסכם זה ינהגו בהם בסודיות ויעניקו להם אותה הגנה ביחס לחשאיות כפי שחלה על אותו סוג של מידע, תיעוד וחומר אחר המושגים ע"י הצד המבקש בשטח ארצו.

סעיף 10
פטור מהחזקה להעניק סיוע

1. במקרים בהם, לדעת הצד המתבקש, סיוע על פי הסכם זה עלול לפגוע בריבונותו, בסדר הציבורי, בבטחונו או בכל אינטרס מהותי לאומי אחר של צד, או שעלול לפגוע באינטרסים מסחריים לגיטימיים של מפעל, ציבורי או פרטי, הוא רשאי לסרב להעניק את סיוע זה או להעניקו כפוף לתנאים מסויימים.

2. אם אי אפשר להיענות לבקשה לסיוע, תימסר הודעה על כך לרשות המכס של הצד המבקש בלי דיחוי, ויודיעו לה על הסיבות לסירוב להעניק את הסיוע.

3. רשות המכס של הצד המתבקש יכולה לדחות בקשה לסיוע בנימוק שהיא עלולה להפריע להליך המתנהל במדינתה. במקרה כאמור, רשות המכס של הצד המתבקש תתייעץ עם רשות המכס של הצד המבקש על מנת לקבוע אם ניתן להעניק את הסיוע בכפוף לתנאים או להתניות ככל שרשות המכס הצד המתבקש עשויה לדרוש.

סעיף 11
סיוע טכני

רשויות המכס של הצדדים תענקנה זו לזו סיוע טכני בענייני מכס לרבות:

א. חילופי מומחים למכס, כאשר יש ככך תועלת הדדית למטרות קידום ההבנה ההדדית של דיני, נהלי ושיטות מכס;

ב. תנועותיהם של טובין ופריטים מסויימים אשר דווח לרשויות המכס של הצד המבקש כי הם קשורים לעבירות מכס בתוך שטח ארצו;

ג. כלי רכב, ספינות, כלי טיס או אמצעי תחבורה אחרים החשודים כמשמשים לביצוע עבירות מכס;

ותעביר דוח על כך לרשויות המכס של הצד המבקש.

סעיף 7
צורה ותוכן של בקשות

1. בקשות לסיוע לפי ההסכם תיעשינה בכתב ויתלוו אליהן המסמכים הדרושים לביצוע הבקשות. כאשר יש צורך בגלל דחיפות המצב, אפשר לקבל בקשה בעל-פה, אך רשות המכס של הצד המבקש תאשר אותה במהרה בכתב.

2. בקשות בהתאם להסכם תכלולנה את הפריטים הבאים:

   א. רשות המכס של הצד המבקש;
   ב. נושא הבקשה ונימוקיה;
   ג. תיאור טיבם של ההליכים המשפטיים והמרכיבים המשפטיים המעורבים ותיאור קצר של העניין הנדון;
   ד. כל מידע מפורט בנוגע לצדדים המעורבים בבקשה, אם ידוע;
   ה. הקשר בין הסיוע המבוקש והעניין אליו מתייחס.

3. כל התקשורת לפי ההסכם הנוכחי בין הצדדים תיעשנה באנגלית.

4. אם רשות המכס של צד אחד מבקשת סיוע שהיא-עצמה לא הייתה מסוגלת לתת לו התבקשה לעשות כן ע"י רשות של הצד האחר, היא תסב תשומת לב לעובדה זו בבקשתה. מילוי אחר הבקשה האמורה יהיה לפי שיקול דעתה של רשות המכס של הצד המתבקש.

5. סיוע יתבצע בתקשורת ישירה בין רשויות המכס של הצדדים. במקרה שרשות המכס של הצד המתבקש איננה הגוף המתאים להיענות לבקשה, היא תודיע לרשות המכס של הצד המבקש מהו הגוף המתאים הנוגע לדבר ביחס לבקשה האמורה.

סעיף 8
שימוש במידע, מסמכים וחומרים אחרים

1. מידע, מסמכים וחומרים אחרים המתקבלים לפי הסכם זה ישמשו רק למטרות המפורטות בהסכם זה ובכפוף להגבלות ככל שעשויה לקבוע רשות המכס שסיפקה אותם.

סעיף 4
אימות

לפי בקשה, רשות המכס של צד המתבקש תמציא לרשות המכס של הצד המבקש מידע בנוגע לעניינים הבאים:

א. אמיתותם של נוסמכיס רשמיים המומצאים כתמיכה בהצהרת טובין שהוגשה לרשות המכס של הצד המבקש;

ב. אם טובין שיובאו לשטח ארצו של הצד המכקש יוצאו כחוק משטח ארצו של הצד המתבקש;

ג. אם טובין שיוצאו משטח של הצד המבקש יובאו כחוק לשטח ארצו של הצד המתבקש.

סעיף 5
חקירה

1. לפי בקשת רשות המכס של צד אחד, רשות המכס של הצד האחר, בכפוף לחוק הפנימי של אותו צד, תערוך כל חקירה או אימות הדרושים בקשר לעניינים המאוזכרים בבקשה, הנמצאים בחקידה המנוהלת ע" רשות המכס של הצד המבקש, לרבות חקירת אנשים החשודים שביצעו עבירות, וכן עריכת בירורים עם מומחיס ועדיס.

2. מקום שלפי החוק הלאומי, רשות המכס של הצד המתבקש אינה מוסמכת להעניק את הסיוע המאוזכר בס"ק 1 לסעיף זה, היא רשאית, במסגרת גבולות סמכותה, להשתדל להעניק כל סיוע אחר הקשור לבקשה שייראה מתאים בפעילויותיה הרגילות.

3. לפי בקשה, רשות המכס של הצד המתבקש, תודיע לרשות המכס של הצד המבקש, על המועד והמקום של הפעולה האמורה להינקט בתגובה לבקשה כדי שניתן יהי לתאם את הפעולה האמורה.

סעיף 6
מעקב מיוחד

לפי בקשת רשות המכס של צד אחד, רשות המכס של הצד האחר, תקיים מעקב מיוחד לפרק זמן מוגדר על:

א. תנועותיהם של בני אדם מסויימים הנכנסים ויוצאים העוסקים או החשודים כעוסקים בביצוע עבירות מכס בשטח ארצו של הצד המבקש;

ב. במניעה, בחקירה ובדיכוי של עכירות מכס;

ג. בקידום ההבנה ההדדית של דיני, נהלי ושיטות מכס.

2. סיוע, לפי הוראות הסכם זה יכלול גם, לפי יוזמה או בקשה של צד, מידע שיש בו כדי להבטיח את אכיפת דיני המכס, את ההערכה המדויקת של דמי מכס ומסי יבוא אחרים, אך לא יחול על בקשות למעצר או לעיכוב של אנשים או לתפיסה או לעיכוב של רכוש, או לגביית היטלים, מסים, קנסות או כספים אחרים מטעם הצד האחר.

סעיף 3
חילופי מידע

1. רשויות המכס של הצדדים יעבירו במהרה זה לזה, מיוזמם או לפי בקשה, כל מידע העומד לרשותם:

א. העשוי לסייע באומדן מדויק של דמי מכס, מיסי יבוא אחרים, אגרות והטלים.

ב. המתייחס לעבירות מכס שבוצעו, שנמצאות בהליכי ביצוע או בשלב התכנון, ביחס לייבוא ולייצוא של:

(א) טובין ופריטים המזיקים לסביבה ולבריאות;
(ב) סמים נרקוטיים וחומרים פסיכוטרופיים;
(ג) נשק, תחמושת, חומרי נפץ, מתקני נפץ;
(ד) יצירות אמנות ופריטים בעלי ערך היסטורי, תרבותי וארכיאולוגי;
(ה) טובין החשודים בהפרה של זכויות קניין רוחני;

ג. העשוי להיות לעזר בחקירה ובדיכוי של עבירות מכס, ובעיקר בקשר לאמצעים ושיטות חדשים לביצוע עבירות מכס;

2. רשויות המכס של הצדדים יעבירו וה לזה, מיוזמתם כל מידע העומד לרשותם:

א. בנוגע לפעילויות העלולות להוביל לביצוע עבירת מכס חמורה בשטח ארצו של הצד האחר;

ב. בנוגע למקור ולנתיב של סחר בלתי חוקי בטובין סובבחים לתוך שטח ארצו של הצד האחר.

3. לפי בקשה, על המידע המאוזכר בס"ק 1 ו-2 לסעיף זה לכלול גם את תיעוד ההובלה והמשלוח של טובין, המראה את הערך, הסוג, והיעד של הטובין הללו.

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של טין (שתקראנה להלן "הצדדים);

ברצונן לפתח את קשרי הידידות ושיתוף הפעולה בין רשויות המכס שלהן;

ברצונן לפשט ולהקל על זרימת הטובין והאנשים בין שתי המדינות באמצעות שיתוף הפעולה בתחום המכס;

בהביאן בחשבון שעבירות נגד דיני המכס פוגעות באינטרסים הכלכליים, בחברתיים והפיסקליים של מדינותיהן;

בהביאן בחשבון את החשיבות של אמדן מדויק של היטלי מכס ומסי ייבוא אחרים;

בהיותן משוכנעות שניתן להגביר את יעילות המניעה, החקירה והדיכוי של עבירות מכס ע"י שיתוף פעולה בין רשויות המכס שלהן;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

למטרות הסכם זה,

א. "דיני מכס" פירושו כל החוקים והתקנות שאוכפות או מנהלות רשויות המכס המתייחסים ליבואם , יצואם והעברתם של טובין.

ב. "עבירת מכס" פירושו כל הפרה או ניסיון להפרה של דיני המכס.

ג. "רשויות מכס" פירושו, בסדינת ישראל, אגף המכס ומס ערך מוסף של משרד האוצר וברפובליקה העממית של טין, המינהל הכללי למכס.

סעיף 2
היקף ההסכם

1. בהתאם להוראות הסכם זה ובכפוף לחוקי מדינותיהם, הצדדים, במסגרת סמכותן והאמצעים הזמינים של רשויות המכס שלהן, ישתפו פעולה ויעניקו זה לזה סיוע מנהלי:

א. בהקלה ובזירוז של זרימת טובין ואנשים בין שתי המדינות;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הרפובליקה של סין

בדבר סיוע מינהלי הדדי ושיתוף פעולה בענייני מכס

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE RELATIF À L'ASSISTANCE ADMINISTRATIVE MUTUELLE DOUANIÈRE ET À LA COOPÉRATION

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République populaire de Chine (désignés ci-après par les "Parties");

Désireux de développer la coopération et des relations amicales entre leurs Autorités douanières;

Désireux de faciliter et d'accélérer le flux de marchandises et de passagers entre les deux pays par la coopération mutuelle dans le domaine douanier;

Considérant que les infractions à la législation douanière sont préjudiciables aux intérêts économiques, sociaux et fiscaux de leurs pays respectifs;

Considérant qu'il est important d'assurer une évaluation précise des droits de douane et d'autres taxes à l'importation;

Convaincus que la prévention, l'investigation et la répression des infractions douanières seront plus efficaces grâce à la coopération entre les Autorités douanières;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins d'application du présent Accord,

1. L'expression "législation douanière" s'entend des dispositions juridiques et des règlements appliquées par les autorités douanières concernant l'importation, l'exportation et le transit des marchandises.

2. L'expression "infraction à la législation douanière" désigne toute violation ou tentative de violation de la législation douanière.

3. L'expression "Autorité douanière" s'entend, pour l'État d'Israël, le Département des douanes et de la taxe à la valeur ajoutée du Ministère des finances et pour la République populaire de Chine, l'Autorité générale des douanes.

Article 2. Portée de l'Accord

1. Conformément aux dispositions du présent Accord et dans le respect de la législation de leurs pays respectifs, les Parties devront, dans le cadre de leur compétence et des ressources disponibles de leurs Autorités douanières respectives, coopérer et se prêter l'assistance administrative :

a. Pour faciliter et accélérer le flux des marchandises et des passagers entre les deux pays;

b. Pour la prévention, la recherche et la répression des infractions à la législation douanière; et

c. Pour encourager la compréhension mutuelle des législations douanières et les procédures et des techniques des deux pays.

2. L'assistance telle qu'elle est prévue dans le présent accord inclut également, à l'initiative de l'une des Parties ou à sa demande, toute information apte à assurer la mise en oeuvre des législations douanières et l'évaluation précise des droits de douane et d'autres taxes à l'importation. Elle ne s'étend pas néanmoins aux demandes d'arrestation ou de détention des personnes ou la saisie ou séquestre de propriété aux fins de recouvrement de droits de douane, de taxes, d'amendes ou d'autres redevances pour le compte de l'autre Partie.

Article 3. Échange d'information

1. Les Autorités douanières des Parties doivent se communiquer sans délai, de leur propre initiative ou sur demande, toute information dont elles disposent :

a. Qui peut aider à fixer de façon précise les droits de douane, les autres taxes à l'importation et les redevances;

b. Qui soit relative à des infractions douanières qui ont été commises, qui sont en train d'être commises ou qui sont envisagées en vue de l'importation et l'exportation :

1) D'articles et de marchandises qui peuvent nuire à l'environnement et à la santé;

2) De stupéfiants et de substances psychotropes;

3) D'armes à feu, de munitions, de matière explosive et de détonateurs;

4) D' oeuvres d'art et d'articles ayant une valeur historique, culturelle et archéologique; et

5) De produits sur lesquels pèse une présomption de violation des droits de propriété intellectuelle.

c. Qui peut aider à mener des enquêtes et à réprimer les infractions à la législation douanière et qui concerne notamment les nouveaux moyens et méthodes pour commettre des infractions;

2. Les Autorités douanières doivent se communiquer de leur propre initiative toute information dont elles disposent : a. Concernant les activités qui peuvent déboucher sur la perpétration d'infraction majeure sur le territoire de l'autre Partie; et b. Concernant la source et le trajet du trafic illicite de marchandises de contrebande sur le territoire de l'autre Partie contractante. 3. À la demande des Parties, l'information à laquelle se réfère les paragraphes 1 et 2 du présent article doit également inclure la documentation sur le transport et l'expédition des marchandises indiquant leur valeur, leur utilisation et leur destination.

Article 4. Vérification

Sur demande, l'Autorité douanière de la Partie requise doit fournir à l'Autorité douanière de la Partie requérante, toute information concernant les questions suivantes : a. L'authenticité des documents officiels présentés pour appuyer une déclaration de marchandises à l'Autorité douanière de la Partie requérante;

b. Le caractère légal des marchandises importées du territoire de la Partie requise vers le territoire de la Partie requérante; et

c. Le caractère légal des marchandises exportées du territoire de la Partie requérante vers le territoire de la Partie requise.

Article 5. Enquête

1. Sur demande de l'Autorité douanière d'une Partie, l'Autorité douanière de l'autre Partie, conformément à sa législation nationale, doit mener les enquêtes et procéder aux vérifications nécessaires concernant les questions figurant dans la demande et qui font l'objet d'une enquête de l'Autorité douanière de la Partie requérante, y compris en interrogeant les personnes suspectées d'avoir commis une infraction ainsi qu'en sollicitant des experts et des témoins.

2. Lorsque la législation nationale ne permet pas à l'Autorité douanière de fournir l'aide citée dans le paragraphe 1 du présent article, cette dernière, dans les limites de sa compétence, peut fournir toute autre assistance relative à la demande qu'elle estime comme faisant partie de ses activités normales.

3. Sur demande, l'Autorité douanière de la Partie requise doit avertir l'Autorité douanière de la Partie requérante du lieu et de l'heure de l'action qui sera entreprise en réponse à la demande afin de coordonner celle-ci.

Article 6. Surveillance spéciale

Sur demande de l'Autorité douanière d'une des Parties, l'Autorité douanière de l'autre Partie exercera une surveillance spéciale pendant une période déterminée sur :

a. Les mouvements de personnes engagées ou que l'on soupçonne d'être engagées dans la commission d'une infraction sur le territoire de la Partie requérante;

b. Les mouvements de produits particuliers et d'articles qui sont directement liés aux infractions commises sur son territoire selon l'Autorité douanière de la Partie requérante; et

c. Les véhicules, les bateaux, les aéronefs et tout autre moyen de transport dont on soupçonne qu'ils sont utilisés pour commettre une infraction;

et devra communiquer un rapport sur cette surveillance à l'Autorité douanière de la Partie requérante.

Article 7. Forme et teneur des demandes d'assistance

1. Les demandes d'assistance doivent être présentées par écrit. Les documents requis pour pouvoir y donner suite doivent être joints. Les demandes formulées oralement en raison de l'urgence peuvent être acceptées, à condition d'être confirmées par écrit sans retard.

2. Les demandes adressées conformément au présent Accord doivent contenir les renseignements suivants :

a. Le nom de l'autorité douanière dont émane la demande;

b. L'objet et le motif de la demande;

c. Une description de la nature de la procédure et des points de droit soulevés et un exposé bref des faits justifiant la demande;

d. Des informations détaillées sur les parties visées dans la demande si elles sont connues; et

e. Le rapport entre l'assistance demandée et la matière faisant l'objet de la demande.

3. Toutes les communications doivent être effectuées en anglais.

4. Dans le cas où l'Autorité douanière d'une Partie demande une assistance qu'elle aurait été incapable de fournir à l'Autorité douanière de l'autre Partie si cette dernière avait sollicité une demande de même nature, elle signale le fait dans la demande. Dans un tel cas, il revient à l'Autorité douanière de la Partie requise de décider de la suite à donner à cette demande.

5. L'assistance doit s'établir par communication directe entre les Autorités douanières des Parties. Dans le cas où l'Autorité douanière de la Partie requise n'est pas l'institution appropriée pour répondre à une demande, elle doit indiquer à l'Autorité douanière de la Partie requérante à quelle institution elle doit s'adresser.

Article 8. Utilisation des renseignements, des documents et autres pièces

1. Les renseignements, les documents et autres pièces reçus conformément au présent Accord ne peuvent être utilisés que pour des buts spécifiés dans l'instrument et sont sujets à des restrictions fixées par l'Autorité douanière qui les a fournis.

2. Les renseignements, les documents et autres pièces ne peuvent être utilisés pour d'autres buts; ils ne peuvent pas servir de preuve dans des procédures juridiques et administratives ou être communiqués à d'autres institutions sans le consentement écrit de l'Autorité douanière qui les fournit et seront sujets aux restrictions fixées par l'Autorité douanière.

3. Sur demande expresse, les copies de renseignements, de documents et autres pièces communiquées à la partie requérante doivent être authentifiées de manière appropriée.

Article 9. Confidentialité

Les renseignements, documents et autres pièces obtenus par les Parties grâce à l'assistance mutuelle établie par le présent accord doivent être traités de manière confidentielle et obtenir la même protection en ce qui concerne la confidentialité que les renseignements, documents et autres pièces recueillis par la Partie requérante sur son propre territoire.

Article 10. Exceptions à l'assistance

1. Dans le cas où la Partie requise estime que l'exécution de la demande d'assistance porterait atteinte à sa souveraineté, à l'ordre public, à sa sécurité et à d'autres intérêts nationaux importants ou porterait préjudice à des intérêts commerciaux légitimes d'entreprises, publiques ou privées, dans son pays, elle peut refuser de fournir cette assistance ou l'assujettir à certaines conditions.

2. Lorsqu'une demande d'assistance ne peut être satisfaite, l'Autorité douanière requérante en est avisée sans retard, ainsi que des raisons du refus d'assistance.

3. L'assistance peut être reportée par l'autorité douanière requise en faisant valoir que ladite assistance entraverait une procédure en cours dans son pays. Dans ce cas, l'Autorité douanière de la partie requise doit consulter l'Autorité douanière de la partie requérante pour déterminer si l'assistance peut être fournie sous réserve des conditions exigées par l'Autorité douanière requise.

Article 11. Assistance technique

Les Autorités douanières des Parties doivent se fournir une assistance technique dans le domaine des questions douanières y compris :

a) Par l'échange d'experts quand les deux pays peuvent en tirer bénéfice pour promouvoir la compréhension de leur législation douanière réciproque ainsi que des procédures et des techniques;

b) Par la formation, notamment le développement des connaissances spécialisées des agents douaniers; et

c) Par l'échange des données professionnelles, scientifiques et techniques relatives aux législations et aux procédures douanières.

Article 12. Coûts

1. Les Autorités douanières ne donneront suite à aucune demande de remboursement des coûts encourus dans l'exécution des dispositions du présent accord, à l'exception des dépenses afférentes aux témoins, des honoraires d'experts et du coût des interprètes autres que les employés de l'État.

2. Si des dépenses considérables et de nature exceptionnelle sont ou seront nécessaires pour faire suite à la demande, les Parties se consulteront sur les conditions dans lesquelles la demande sera exécutée et sur la manière dont les coûts seront répartis.

3. Les Autorités douanières des Parties contractantes feront des arrangements séparés pour les dépenses encourues dans l'application de l'article 11 du présent Accord.

Article 13. Applicabilité territoriale

Le présent Accord s'appliquera au territoire douanier de l'État d'Israël et au territoire douanier de la République de Chine.

Article 14. Exécution de l'Accord

1. Les Parties communiqueront directement par l'intermédiaire de leurs Autorités douanières respectives.

2. Les Parties acceptent que les réunions aient lieu à la demande de l'une ou l'autre des Parties entre les représentants de leurs Autorités douanières au niveau des Directeurs généraux alternativement si c'est nécessaire à Jérusalem et à Beijing pour examiner la mise

en oeuvre de l'Accord y compris l'élaboration des procédures de travail. La date spécifique et l'ordre du jour de ces réunions seront décidés dans un délai raisonnable par les Autorités douanières des deux Parties.

3. Les Autorités douanières des Parties chercheront à résoudre dans un esprit de coopération et par la consultation, les questions qui pourraient surgir à propos de l'interprétation et la mise en oeuvre de l'Accord.

Article 15. Entrée en vigueur et dénonciation

1. Le présent Accord entrera en vigueur le dix-neuvième jour suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par échange de notes diplomatiques que toutes les formalités juridiques nécessaires pour son entrée en vigueur ont été remplies.

2. Le présent Accord restera en vigueur pour une durée indéterminée. L'une ou l'autre des Parties peut y mettre fin en adressant une notification écrite à l'autre Partie par voie diplomatique. L'Accord sera dénoncé trois mois après réception de ladite notification.

En foi de quoi, les soussignés à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait à Jérusalem le 17 février 1997, qui correspond au 10 Adar I 5757, en double exemplaire en hébreu, chinois et anglais, les trois textes étant également authentiques. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

DAVID LEVY

Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine :

GUAN LIN QIAN

No. 35440

Israel
and
Viet Nam

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam on cooperation in the field of agriculture. Hanoi, 5 August 1997

Entry into force: *8 January 1998 by notification, in accordance with article 6*

Authentic texts: *English, Hebrew and Vietnamese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 5 January 1999*

Israël
et
Viet Nam

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam relatif à la coopération dans le domaine de l'agriculture. Hanoi, 5 août 1997

Entrée en vigueur : *8 janvier 1998 par notification, conformément à l'article 6*

Textes authentiques : *anglais, hébreu et vietnamien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 5 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM ON COOPERATION IN THE FIELD OF AGRICULTURE

The Government of the State of Israel and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Guided by the desire to develop mutually advantageous cooperation in the field of agriculture and agriculture-related fields,

Have agreed as follows:

Article 1

The implementing agencies for the purposes of this Agreement shall be: on behalf of the Government of the State of Israel, the Ministry of Agriculture and Rural Development and on behalf of the Government of the Socialist Republic of Vietnam, the Ministry of Agriculture and Rural Development.

Article 2

In compliance with the objectives of this Agreement and in accordance with their respective laws and regulations, the Contracting Parties shall encourage direct cooperation between interested institutions of the two countries on agriculture and agriculture-related subjects.

Article 3

The Contracting Parties shall encourage cooperation in various fields of agricultural research and development, taking into consideration the interests of the two countries.

The cooperation shall cover the following fields:

— The development of existing temperate, subtropical and tropical vegetables and fruit orchards through assistance in the transfer of technologies, especially in irrigation, fertilization and plant protection.

— The establishment of demonstration and commercial market-oriented projects.

— The establishment of fruit tree nurseries that shall include guidance in the planting, on-going management, marketing and processing of fruit.

— Upgrading of tea and coffee marketing systems.

— Assistance in livestock development, and particularly, in the development of dairy herds and dairy products.

— Development of the poultry branch, both for egg and broiler production, aimed in part, to export markets.

— Cooperation between Israeli and Vietnamese agricultural research stations in the fields of plant breeding, variety, irrigation, fertilization and other experiments.

— Post-harvest handling of agricultural product through the development of storage, packaging and marketing facilities serving both local and export markets.

— The establishment of soil-water-fertilizer laboratories within the framework of Vietnamese agricultural extension services.

— Agricultural extension and training; and

— Any other fields agreed upon between the Contracting Parties.

Article 4

The Contracting Parties shall concentrate their efforts in raising the necessary funds for financing their joint ventures and commercial projects, particularly in view of the recommendations included in the Evaluation Report of the Israeli agricultural team which visited Vietnam in March 1997.

Article 5

The present Agreement shall be based on the principle of reciprocity and mutual benefit. The Contracting Parties shall examine the possibilities of mobilizing international financial sources for the implementation of the joint programmes of cooperation.

Article 6

This Agreement shall enter into force on the date of the latter of the Diplomatic Notes by which the Parties notify each other that their internal legal procedures for the entering into force of the Agreement have been complied with.

The Agreement shall be valid for a period of five (5) years. Thereafter its validity shall be automatically extended for additional periods of five (5) years each, unless one of the Contracting Parties denounces it in writing, at least six (6) months prior to the expiration of the relevant period.

Done at Hanoi on the 5th day of August 1997, which corresponds to the 2nd day of Av, 5757 (of the Hebrew calendar), in two original copies, in the Hebrew, Vietnamese and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergency of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

RAPHAEL EITAN

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam:

NGUYEN CONG TAN

ההסכם יהיה בתוקף לתקופה של חמש (5) שנים. לאחר מכן יוארך תוקפו מאליו לתקופות נוספות של חמש (5) שנים כל אחת, אלא אם כן אחד הצדדים המתקשרים יסתלק ממנו בכתב, לפחות שישה (6) חודשים לפני תום התקופה הנוגעת בדבר.

נעשה ב ירושלים ביום 5 ב אב התשנ"ז
(ללוח העברי), שהוא יום ב אב 1997,
בשני עותקי מקור, בשפות העברית, הוייטנאמית והאנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת הרפובליקה
של ווייטנאם

בשם מדינת ישראל

פיתוח ענף העופות, הן לביצים והן לצלייה, המיועד בחלקו לשווקי ייצוא.

שיתוף פעולה בין חחנות ישראליות וויטנאמיות למחקר חקלאי בתחומי הרבייה, המגוון, ההשקייה והדישון של צמחים ובניסויים אחרים.

טיפול לאחר האסיף בחוצדת חקלאית באמצעות פיתוח מתקני אחסנה, אדיזה ושיווק הן לשירות שווקים מקומיים והן לשירות שווקי ייצוא.

הקמת מעבדות קרקע-מים-דשן במסגרת השירותים הוויטנאמיים להכשרה חקלאית.

השתלמות והכשרה חקלאית; וכן

כל תחום אחד שיוסכם עליו בין הצדדים המתקשרים.

סעיף 4

הצדדים המתקשרים ירכזו את מאמציהם בגיוס הכספים הדרושים למימון המפעלים המשותפים והפרויקטים המסחריים שלהם, בעיקר לאור ההמלצות הכלולות ברוח ההערבה של הצוות החקלאי הישראלי שביקר בוויטנאם במאסר 1997.

סעיף 5

ההסכם הנוכחי יהיה מכוסס על עקרון ההדדיות והתועלת ההדדית. הצדדים המתקשרים יבחנו את האפשרויות לגייס מקורות פיננסיים בינלאומיים למען יישום התוכניות המשותפות לשיתוף פעולה.

סעיף 6

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך האחרונה מבין האיגרות הדיפלומטיות שבאמצעותן יודיעו הצדדים זה לזה כי הנהלים המשפטיים הפנימיים שלהם לכניסתו לתוקף של הסכם זה הושלמו.

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם, שחיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים",

בהיותן מונחות ע"י השאיפה לפתח שיתוף פעולה שיש בו תועלת הדדית בתחום החקלאות ובתחומים הקשורים לחקלאות,

הסכימו לאמור:

סעיף 1

הגופים המיישמים למטרות הסכם זה יהיו: מטעם ממשלת מדינת ישראל, משרד החקלאות ופיתוח הכפר, ומטעם ממשלת הרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם, משרד החקלאות ופיתוח הכפר.

סעיף 2

במילוי אחר יערי הסכם זה ובהתאם לחוקים ולתקנות של כל אחד מהם, יעודדו הצדדים המתקשרים שיתוף פעולה ישיר בחקלאות ובנושאים הקשורים לחקלאות בין מוסדות מעוניינים של שתי המדינות.

סעיף 3

הצדדים המתקשרים יעודדו שיתוף פעולה בתחומים שונים של מחקר ופיתוח חקלאי, תוך התחשבות באינטרסים של שתי המדינות.

שיתוף הפעולה יקיף את התחומים הבאים:

- פיתוח ידקות ובוסתני פירות ממוזגים, סוב-טרופיים קיימים, ע"י סיוע בהעברת טכנולוגיות, בעיקר של השקייה, דישון בהשקייה והגנה על צמחים.
- הקמת פרויקטים של הדגמה ופרויקטים מסחריים המיועדים לשוק.
- הקמת משתלות לעצי פרי, אשר תכלול הנחייה בשתילה, בניהול מתמשך, בשיווק ובעיבוד הפרי.
- השבחת מערבות לשיווק חה וקפה.
- סיוע בפיתוח משק חי, ובעיקר, בפיתוח עדרים לחלב ומוצרי חלב.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם

בדבר שיתוף פעולה בתחום החקלאות

[VIETNAMESE TEXT — TEXTE VIETNAMIEN]

THOẢ THUẬN GIỮA CHÍNH PHỦ CỦA NHÀ NƯỚC ISRAEL VÀ CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM VỀ HỢP TÁC TRONG LĨNH VỰC NÔNG NGHIỆP

Chính phủ của Nhà nước Israel và Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam sau đây được gọi là "Các Bên Hợp Tác",

trên cơ sở mong muốn phát triển hợp tác cùng có lợi trong nông nghiệp và các lĩnh vực khác có liên quan đến nông nghiệp,

đã thoả thuận những vấn đề sau đây:

ĐIỀU 1

Các cơ quan thực hiện các mục tiêu của Thoả Thuận này sẽ là: đại diện cho Chính phủ của Nhà nước Israel là Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn và đại diện cho Chính phủ CHXHCN Việt Nam là Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn.

ĐIỀU 2

Để thực hiện các mục tiêu trong Thoả Thuận này và phù hợp với các luật lệ và qui định của mỗi nước, các bên hợp tác sẽ khuyến khích hợp tác trực tiếp giữa các cơ quan của hai nước quan tâm tới nông nghiệp và các lĩnh vực có liên quan tới nông nghiệp.

ĐIỀU 3

Các Bên hợp tác sẽ khuyến khích hợp tác trong một số lĩnh vực nghiên cứu và phát triển nông nghiệp mà hai nước quan tâm.

Hợp tác sẽ bao gồm các lĩnh vực sau đây:

- Phát triển các vùng trồng rau quả nhiệt đới, bán nhiệt đới và ôn đới hiện có thông qua trợ giúp chuyển giao công nghệ, đặc là côug nghệ tưới, bón phân và bảo vệ thực vật;

- Xây dựng các dự án trình diễn và dự án sản xuất hàng hoá hướng tới thị trường;

- Xây dựng các vườn ươm cây ăn quả bao gồm hướng dẫn trồng, quản lý, tiếp thị và chế biến quả;

- Nâng cấp các hệ thống thị trường chè và cà phê;

- Hỗ trợ phát triển chăn nuôi, đặc biệt là phát triển các dàn bò sữa và các sản phẩm từ sữa;

- Phát triển chăn nuôi gia cầm, cả gà thịt và lấy trứng, một phần cho các thị trường xuất khẩu;

- Hợp tác giữa các trạm nghiên cứu nông nghiệp của Việt Nam và Israel trong lĩnh vực giống cây trồng, tưới, bón phân và các thí nghiệm khác;

- Xử lý sau thu hoạch các nông sản thông qua phát triển các cơ sở kho bảo quản, đóng gói và thị trường phục vụ cho cả thị trường trong nước và xuất khẩu;

- Thiết lập các phòng thí nghiệm đất-nước-phân trong khuôn khổ các dịch vụ khuyến nông của Việt Nam;

- Khuyến nông và đào tạo; và

- Bất kỳ lĩnh vực nào khác đã được Các Bên hợp tác thoả thuận.

ĐIỀU 4

Các Bên hợp tác sẽ tập trung nỗ lực tìm kiếm các nguồn vốn cần thiết để tài trợ cho các liên doanh của mình và các dự án thương mại, đặc biệt các đề xuất được nêu trong Báo cáo Đánh giá của nhóm chuyên gia nông nghiệp Israel trong đợt làm việc tại Việt Nam tháng 3 năm 1997.

ĐIỀU 5

Thoả Thuận hiện tại sẽ dựa trên nguyên tắc có đi có lại và cùng có lợi. Các Bên hợp tác sẽ kiểm tra các khả năng huy động các nguồn tài chính quốc tế để thực hiện các chương trình hợp tác chung.

ĐIỀU 6

Thoả Thuận này sẽ có hiệu lực từ ngày Các Bên thoả thuận thông báo chính thức bằng văn bản ngoại giao cho nhau là các thủ tục pháp lý trong nước để Thoả Thuận có hiệu lực đã được hoàn tất.

Thoả Thuận sẽ có hiệu lực trong vòng năm (5) năm. Sau đó hiệu lực của Thoả Thuận sẽ được tự động kéo dài thêm theo thời hạn 5 năm một lần, trừ khi một trong Các Bên thoả thuận tuyên bố chấm dứt Thoả Thuận bằng văn bản ít nhất 6 tháng trước ngày Thoả Thuận hết hiệu lực.

Làm tại Hà Nội, ngày 5 tháng 8 năm 1997 tương ứng với ngày 2 tháng Av, 5757 (Lịch Do Thái) thành hai bản gốc, mỗi bản gồm tiếng Việt, tiếng Anh và tiếng Do Thái, nội dung các bản đều có giá trị xác thực như nhau. Trong trường hợp có sự hiểu khác nhau về nội dung, chỉ có bản tiếng Anh sẽ có giá trị tham chiếu.

ĐẠI DIỆN CHÍNH PHỦ CỦA NHÀ NƯỚC ISRAEL BỘ TRƯỞNG	ĐẠI DIỆN CHÍNH PHỦ CHXHCN VIỆT NAM BỘ TRƯỞNG
RAPHAEL EITAN	NGUYỄN CÔNG TẠN

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM RELATIF À LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE L'AGRICULTURE

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam, ci-après dénommés les "Parties contractantes",

Animés du désir de favoriser la coopération dans le domaine de l'agriculture et les domaines connexes,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord, les organes d'exécution seront : pour le Gouvernement de l'État d'Israël, le Ministère de l'agriculture et du développement rural, et pour le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam, le Ministère de l'agriculture et du développement rural.

Article 2

Conformément aux objectifs du présent Accord ainsi qu'à leurs législations et réglementations respectives, les Parties contractantes encourageront la coopération directe entre des institutions intéressées des deux pays dans les domaines de l'agriculture et dans les domaines connexes.

Article 3

Les Parties contractantes encourageront la coopération dans divers domaines de la recherche et du développement agricoles en tenant compte des intérêts des deux pays.

La coopération portera sur :

— Le développement des vergers et des jardins potagers existants et où sont cultivées des espèces sous-tropicales et tropicales pour climat tempéré grâce à une assistance pour le transfert des technologies, particulièrement en matière d'irrigation, fertilisation et protection phytosanitaire.

— La création de projets de démonstration et des projets commerciaux axés sur le marché.

— La création de pépinières d'arbres fruitiers fournissant notamment des conseils en matière de plantation, de gestion courante, de commercialisation et de traitement des fruits.

— L'amélioration des systèmes de commercialisation du thé et du café.

— Une assistance pour le développement de l'élevage, notamment les troupeaux de vaches laitières et les produits laitiers.

— Le développement de l'élevage des volailles, pour la production des oeufs aussi bien que de volailles à rôtir, destinée en partie aux marchés d'exportation.

— Une coopération entre les stations de recherche agricole d'Israël et du Viet Nam dans les domaines de la culture, des variétés, de l'irrigation, de la fertilisation et autres essais sur les plantes.

— La prise en charge des produits agricoles après la récolte grâce à la création d'installations de stockage, emballage et commercialisation à destination des marchés locaux et de l'exportation.

— La création de laboratoires de recherche en matière de sols, eau et engrais dans le cadre des services de vulgarisation agricole vietnamiens.

— La vulgarisation et la formation agricoles; et

— Tous autres domaines convenus entre les Parties contractantes.

Article 4

Les Parties contractantes concentreront leurs efforts s'agissant de trouver les fonds nécessaires pour financer leurs entreprises et projets commerciaux conjoints, notamment en raison des recommandations contenues dans le Rapport d'évaluation de l'équipe agricole israélienne qui a séjourné au Viet Nam en mars 1997.

Article 5

Le présent Accord sera fondé sur le principe de la réciprocité et de l'avantage mutuel. Les Parties contractantes examineront les possibilités de faire appel à des sources financières internationales pour la mise en oeuvre de programmes conjoints de coopération.

Article 6

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les Parties se notifieront mutuellement l'achèvement des procédures juridiques internes pour l'entrée en vigueur de l'Accord.

L'Accord sera valide pendant une période de cinq (5) ans, après quoi sa validité sera automatiquement prolongée pour des périodes supplémentaires de cinq (5) ans chacune, à moins de dénonciation écrite par l'une des Parties contractantes, six mois au moins avant l'expiration de la période pertinente.

Fait à Hanoi le 5 août 1997, qui correspond au deuxième jour de Ab, 5757 du calendrier hébraïque, en deux versions originales, en hébreu, vietnamien et anglais, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

RAPHAEL EITAN

Pour le Gouvernement
de la République socialiste du Viet Nam :

NGUYEN CONG TAN

No. 35441

Israel
and
Georgia

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Georgia concerning technical cooperation. Jerusalem, 19 June 1995

Entry into force: *4 February 1998 by notification, in accordance with article V*

Authentic texts: *English, Georgian and Hebrew*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 5 January 1999*

Israël
et
Géorgie

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République de Géorgie relatif à la coopération technique. Jérusalem, 19 juin 1995

Entrée en vigueur : *4 février 1998 par notification, conformément à l'article V*

Textes authentiques : *anglais, géorgien et hébreu*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 5 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GEORGIA CONCERNING TECHNICAL COOPERATION

The Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Georgia,

Having regard to the close and friendly relations existing between them and their peoples;

Desiring to further promote those close and friendly relations;

Considering their common interest in the development of the economic and social progress of their peoples;

Have agreed as follows:

Article I

The Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Georgia shall promote Technical Cooperation within the limits of their capabilities. Technical Cooperation shall be on the basis of partnership, shared responsibility and mutual benefit.

Article II

Technical Cooperation shall be undertaken by means of the following activities:

(a) The exchange of advisers, consultants, technicians and trainees;

(b) The provision of training opportunities (both academic and technical) which are needed by either country for its development efforts; and

(c) Such other forms of technical cooperation as may be deemed necessary and are agreed to by both Governments.

Article III

The present Agreement embodies the basic conditions for exchanges of personnel between the two countries. The two Governments may conclude supplementary arrangements in accordance with this Agreement concerning the conditions under which personnel shall be engaged in either country. Such arrangements may include provisions in respect of:

(a) The responsibilities of each Government towards personnel present in its territory pursuant to this Agreement;

(b) Exemption from taxes on salary;

(c) Status of the personnel;

(d) Medical services, housing, office accommodation and transport; and

(f) Any other relevant matters.

Article IV

Representatives from the two Governments shall meet as and when required to inform each other of progress in the implementation of this Agreement and of any other matters relating to the development of Technical Cooperation between the two Governments.

Article V

(1) This agreement shall enter into force on the date on which the two Governments shall have notified each other that the respective national requirements for such entry into force have been fulfilled.

(2) This Agreement shall remain in force for a period of five years. Thereafter, it shall continue in force for successive periods of one year, subject to termination by either Government giving at least three months prior written notice to the other.

In witness whereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed this Agreement.

Done at Jerusalem, this 19th day of June 1995, which corresponds to the 21st of Sivan 5755, in two originals, in the Hebrew, Georgian and English languages, each of the texts being equally authentic. In case of divergency of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

YITZHAK RABIN

For the Government
of the Republic of Georgia:

SHEVARDNADZE

[GEORGIAN TEXT — TEXTE GÉORGIEN]

შეთანხმება ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობასა
და საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობას
და შორის ტექნიკური თანამშრომლობის თაობაზე

ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობა და საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობა,

პატივს მიაგებენ რა იმ ახლო და მეგობრულ ურთიერთობებს, რომლებიც არსებობს მათ და მათ ხალხებს შორის;

სურთ, რომ კიდევ უფრო განავითარონ ეს ახლო და მეგობრული ურთიერთობები;

განიხილავენ საერთო დაინტერესებას თავიანთ ხალხებს შორის ეკონომიკური და სოციალური პროგრესით;

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

კ ა რ ი 1

ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობა და საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობა, თავიანთი შესაძლებლობების ფარგლებში ხელს შეუწყობენ ტექნიკური თანამშრომლობის განვითარებას. ტექნიკური თანამშრომლობა დაეფუძნება მეგობრობას, ერთმანეთისადმი პასუხისმგებლობას და ურთიერთსარგებლიანობას.

კ ა რ ი 2

ტექნიკური თანამშრომლობა წარიმართება შემდეგი საქმიანობის მეშვეობით:

(ა) მრჩევლების, კონსულტანტების, ტექნიკური სპეციალისტების და სტაჟიორების ურთიერთგაცვლით;

(ბ) ერთ-ერთი მხარის განვითარებისათვის საჭირო სასწავლო (როგორც აკადემიური, ისე ტექნიკური) შესაძლებლობების შექმნით;

(გ) ტექნიკური თანამშრომლობის სხვა ფორმებით, რომლებსაც ჩათვლის საჭიროდ და შეათანხმებს ორივე მხარე.

კ ა რ ი 3

ეს შეთანხმება ასახავს ორ ქვეყანას შორის კავშირების გაცვლის ძირითად პირობებს. ორივე მთავრობას შეუძლია ამ შეთანხმების შესაბამისად დადონ

დამატებითი ხელშეკრულებები იმ პირობების შესახებ, რომელთა თანახმადაც მოხდება თითოეულ ქვეყანაში კადრების დაქირავება. ასეთი ხელშეკრულებები შეიძლება მოიცავდეს პირობებს, რომლებიც განსაზღვრავენ:

(ა) თითოეული მთავრობის ვალდებულებას თავის ტერიტორიაზე ამ შეთანხმების თანახმად მყოფი კადრების მიმართ;

(ბ) ხელფასის განთავისუფლებას დაბეგვრისაგან;

(გ) კადრების სტატუსს;

(დ) სამედიცინო მომსახურებას, დაზღვევებს, სამუშაო ადგილის მოწყობას და ტრანსპორტს; და

(ე) სხვა შესაბამის შემთხვევებს.

კ ა რ ი 4

ორივე მთავრობის წარმომადგენლები საჭიროების შემთხვევაში შეხვდებიან ერთმანეთს და გაცვლიან ინფორმაციას ამ შეთანხმების შესრულების თაობაზე და აგრეთვე ყველა სხვა საკითხზე, რომლებიც შეეხება ორ მთავრობას შორის ტექნიკურ თანამშრომლობას.

კ ა რ ი 5

(1) ეს შეთანხმება ძალაში შევა იმ დღიდან, როდესაც ორივე მთავრობა აცნობებს ერთმანეთს შეთანხმების ძალაში შესვლისათვის აუცილებელი საკანონმდებლო მოთხოვნების შესრულებას.

(2) ეს შეთანხმება იმოქმედებს ხუთი წლის განმავლობაში. შემდეგ იგი გაგრძელდება ყოველი მომდევნო ერთი წლით, სანამ ერთ-ერთი მთავრობა წერილობით არ შეატყობინებს მეორეს თავის სურვილს მისი შეწყვეტის შესახებ შეწყვეტამდე სამი თვით ადრე.

შესრულებულია იერუსალიმში 1995 წლის „19" ივნისს, შესაბამისად 5755 წლის 21 სივანს ორ პირად, ებრაულ, ქართულ და ინგლისურ ენებზე. ყველა ტექსტს გააჩნია თანაბარი ძალა. ამ შეთანხმების ინტერპრეტაციასთან დაკავშირებული უთანხმოების შემთხვევაში უპირატესობა მიენიჭება ინგლისურ ტექსტს.

ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობის სახელით

Y. Rabin

საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობის სახელით

[signature]

סעיף 3

בהסכם זה מגולמים התנאים הבסיסיים לחילופי כוח אדם בין שתי המדינות. שתי הממשלות רשאיות לסכם הסדרים נוספים בהתאם להסכם זה בנוגע לתנאי ההעסקה של כוח אדם בכל אחת מהמדינות. ההסדרים האמורים יכולים לכלול הוראות בנוגע:

א. לאחריותה של כל ממשלה כלפי כוח אדם השוהה בשטח ארצה בהתאם להסכם זה;

ב. לפטור ממסים על שכר;

ג. למעמד כוח האדם;

ד. להיטלי ייבוא על חפצים אישיים;

ה. לשירותים רפואיים, שיכון, הקצאת משרדים ותחבורה; וכן

ו. לעניינים אחרים הנוגעים בדבר.

סעיף 4

נציגי שתי הממשלות ייפגשו בכל עת וככל שיידרש כדי לעדכן זה את זה בהתקדמות ביישום הסכם זה ובכל עניין אחר הנוגע לפיתוח שיתוף פעולה טכני בין שתי הממשלות.

סעיף 5

1. הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו יודיעו שתי הממשלות זו לזו שהדרישות הלאומיות של כל אחת מהן לצורך הכניסה לתוקף מולאו.

2. הסכם זה יישאר בתוקף למשך 5 שנים. לאחר מכן הוא ימשיך להיות בתוקף לתקופות רצופות של שנה אחת, כפוף לסיום ע"י כל אחת מהממשלות בהודעה בכתב של שלושה חודשים מראש לפחות לממשלה האחרת.

נעשה בירושלים ביום כ"ט בחודש סיון התשנ"ה, שהינו ה- 19 בחודש יוני 1995, בשני עותקי מקור בשפות העברית, הגרוזינית והאנגלית ולכל הנוסחים דין מקור שווה.

במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת הרפובליקה של גרוזיה

בשם ממשלת מדינת ישראל

ממשלות מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של גרוזיה,

מתוך התחשבות ביחסים הקרובים והידידותיים הקיימים ביניהן ובין עמיהן,

ברצותן להוסיף ולקדם את היחסים הקרובים והידידותיים הללו;

בהביאן בחשבון את העניין המשותף שלהן בפיתוח ההתקדמות הכלכלית והחברתית של עמיהן; וכן

הסכימו לאמור:

סעיף 1

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של גרוזיה יקדמו שיתוף פעולה טכני במסגרת מגבלות יכולתן. שיתוף הפעולה הטכני יהיה על בסיס השותפות, האחריות המשותפת והתועלת ההדדית.

סעיף 2

שיתוף הפעולה הטכני יתבצע באמצעות הפעילויות הבאות:

א. חילופי יועצים, טכנאים וחניכים;

ב. יצירת הזדמנויות הכשרה (הן אקדמית והן טכנית) שכל אחת מהמדינות זקוקה להן לצורך מאמצי הפיתוח שלה; וכן

ג. כל צורה אחרת של שיתוף פעולה טכני אשר תיראה נחוצה ותהיה מוסכמת על דעת שתי הממשלות.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

ה ס כ ם

ב י ן

ממשלת מדינת ישראל

ל ב י ן

ממשלת הרפובליקה של גרוזיה

בדבר שיתוף פעולה טכני

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GÉORGIE RELATIF À LA COOPÉRATION TECHNIQUE

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de Géorgie,

Tenant compte des relations étroites et amicales existant entre eux et entre leurs peuples;

Désireux de promouvoir davantage leurs relations étroites et amicales;

Considérant leur intérêt commun dans le développement du progrès social et économique de leurs peuples;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de Géorgie favoriseront la coopération technique dans les limites de leurs capacités. Cette coopération sera fondée sur le partenariat, le partage des responsabilités et l'avantage réciproque.

Article II

La coopération technique portera sur les activités suivantes :

a) L'échange de conseillers, consultants, techniciens et stagiaires;

b) La fourniture de possibilités de formation (tant théorique que technique) qui sont nécessaires pour les efforts de développement de l'un et l'autre pays;

c) Toute autre forme de coopération technique qui sera jugée nécessaire et approuvée par les deux gouvernements.

Article III

Le présent Accord définit les conditions essentielles des échanges de personnel entre les deux pays. Les deux gouvernements peuvent conclure des accords complémentaires conformément au présent Accord en vue de définir les conditions auxquelles le personnel pourra être engagé dans l'un ou l'autre pays. Ces accords pourront comprendre des dispositions relatives aux aspects suivants :

a) Les responsabilités de chacun des gouvernements vis-à-vis du personnel séjournant sur son territoire en vertu du présent Accord;

b) L'exonération d'impôt sur le revenu;

c) Le statut du personnel;

d) Les services médicaux, le logement, les espaces de bureau et les transports;

e) Toute autre question utile.

Article IV

Les représentants des deux gouvernements se réuniront chaque fois que nécessaire en vue de s'informer mutuellement de la mise en oeuvre du présent Accord et de toute autre question relative au développement de la coopération technique entre les deux gouvernements.

Article V

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux gouvernements se seront mutuellement informés que les formalités internes requises pour son entrée en vigueur ont été accomplies.

2. Le présent Accord demeurera en vigueur pendant une durée de cinq ans. Par la suite, il restera en vigueur par périodes successives d'un an, sauf dénonciation par l'un des gouvernements notifiée par écrit à l'autre gouvernement trois mois au moins au préalable.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Jérusalem le 19 juin 1995, correspondant au 21e jour du mois de Sivan 5755, en deux exemplaires originaux en langues hébraïque, géorgienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

YITZHAK RABIN

Pour le Gouvernement
de la République de Géorgie :

SHEVARDNADZE

No. 35442

Israel
and
Finland

Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Finland (with annex). Helsinki, 24 June 1997

Entry into force: *1 March 1998 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *English, Finnish and Hebrew*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 5 January 1999*

Israël
et
Finlande

Accord relatif anx services aériens entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la Répuhliqne de Finlande (avec annexe). Helsinki, 24 juin 1997

Entrée en vigueur : *1er mars 1998 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *anglais, finnois et hébreu*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 5 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

The Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Finland, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to promote the development of air transport between Israel and Finland and to the fullest extent possible continue international cooperation in this field;

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with and supplementary to the said Convention, on air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) The terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) The term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 19 of this Agreement;

f) The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) The term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and route or section of a route;

h) The term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided.

3. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

Article 2. Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's international air services:

a) The right to fly across its territory without landing;

b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorization.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the

operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 4. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) In any case where they are not satisfied that effective oversight of that airline is maintained in the territory of thc other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory; or

b) In case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or

c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5. Air Traffic Charges

Fees and charges for the use of airports and other aviation facilities imposed by the competent authorities in the territory of either Contracting Party on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 6. Exemption from Customs and Other Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

b) Spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from customs duties and similar charges in the latter territory.

6. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 7. Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly

development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

a) The traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

b) The requirements of through airline operations; and

c) The traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 8. Approval of Traffic Programmes

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 9. Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its national aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. However, inter-airline

consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 11. Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning safety standards maintained in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or any such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of that other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of that other Party on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of such airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential for the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 12. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 13. Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of the designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

Article 14. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale. The revenues from sales of air transport services and ancillary or supplemental services provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.

2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.

Article 15. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airport in their territory act in conformity with such aviation security provisions

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air

navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 16. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 17. Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

Article 18. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the pe-

riod specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

Article 19. Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 22. Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

Done at Helsinki on 24 June 1997, which corresponds to 19 Sivan 5757, in two original copies in the Hebrew, Finnish and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

ALI YIHYE

For the Government of the Republic of Finland:

MATTI AURA

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

1. Routes which may be operated by the designated airline of Finland, in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Points in Israel	Points beyond
Points in Finland	Any point named by Finland	Points in Israel	Any point named by Finland

2. Routes which may be operated by the designated airline of Israel, in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Points in Finland	Points beyond
Points in Israel	Any point named by Israel	Points in Finland	Any point named by Israel

3. The designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any intermediate or beyond point provided that all services begin or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

4. Fifth freedom and stop-over rights may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

ISRAELIN VALTION HALLITUKSEN JA SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLINEN LENTOLIIKENNESOPIMUS

Israelin valtion hallitus ja Suomen tasavallan hallitus, jäljempänä "sopimuspuolet", jotka

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

haluavat edistää Israelin ja Suomen välistä lentoliikennettä ja mahdollisimman laajassa mitassa jatkaa kansainvälistä yhteistyötä tällä alalla,

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen ja sitä täydentävän sopimuksen alueittensa välisestä ja niiden kautta edelleen tapahtuvasta lentoliikenteestä,

ovat sopineet seuraavasta:

I artikla

Määritelmät

1. Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteys muuta edellytä:

a) termi "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet sekä kaikki sen 90 artiklan mukaisesti liitteisiin ja yleissopimukseen tehdyt muutokset sikäli kuin kumpikin sopimuspuoli on nämä liitteet ja muutokset hyväksynyt;

b) termi "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Israelin valtion osalta liikenneministeriä ja Suomen tasavallan osalta Ilmailulaitosta, tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

c) termi "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennöimislupa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti;

d) termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on Chicagon yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa niille annettu merkitys;

e) termi "liite" tarkoittaa tämän sopimuksen liitettä tai tämän sopimuksen 19 artiklan 2 kappaleen määräysten mukaisesti muutettua liitettä;

f) termi "sovittu liikenne" tarkoittaa säännöllistä lentoliikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä matkustajien, rahdin ja postin kuljettamista varten yhdessä tai erikseen;

g) termi "kapasiteetti" "sovitun liikenteen" kohdalla tarkoittaa ilma-aluksen kapasiteettia kyseisessä liikenteessä kerrottuna kyseisen ilma-aluksen lentotiheydellä määrättynä ajanjaksona määrätyllä reitillä tai sen osalla;

h) termi "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta veloitettavia hintoja, mukaan lukien tällaiseen kuljetukseen kuuluvat tai sen yhteydessä tarjottavat merkittävät lisäedut, sekä henkilöiden kuljetusta varten myytävien lippujen myynnistä tai vastaavista liiketoimista rahtia kuljetettaessa maksettava myyntipalkkio. Termi kattaa myös ne ehdot, joiden mukaan kuljetushintaa sovelletaan tai myyntipalkkiota maksetaan.

2. Liite on sopimuksen olennainen osa ja kaikki viittaukset tähän sopimukseen käsittävät myös liitteen ellei toisin määrätä.

3. Tämän sopimuksen artikloilla on otsikot vain viittausten helpottamiseksi.

2 artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat viimeksi mainitun sopimuspuolen kansainvälistä lentoliikennettä koskevat oikeudet:

a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli;

b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta;

2. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä, kummankin sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksien lisäksi jotka on määritelty

tämän artiklan 1 kappaleessa, laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän sopimuksen määräysten ei ole katsottava oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen sopimuspuolen alueella.

3 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöimislupa

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä toiselle sopimuspuolelle tehdyllä kirjallisella ilmoituksella yksi lentoyhtiö harjoittamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä.

2. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä.

3. Saadessaan mainitun kirjallisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee, jollei tämän artiklan 4 kappaleen ja 4 artiklan 1 kappaleen määräyksistä muuta johdu, viipymättä myöntää nimetylle lentoyhtiölle asianomainen liikennöimislupa.

4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se pystyy täyttämään ne ehdot, jotka lait ja määräykset mainittujen viranomaisten normaalisti ja kohtuullisesti soveltamina asettavat kansainväliselle lentoliikenteelle Chicagon yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

5. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöimislupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä, mukaan lukien tariffeihin liittyvät määräykset.

4 artikla

Liikennöimisluvan epääminen, peruuttaminen tai sen käytön lykkääminen

1. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöimislupaa, peruuttaa se tai toistaiseksi kieltää toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä hyväkseen tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kappaleessa määriteltyjä oikeuksia tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja:

a) milloin ne eivät ole vakuuttuneet siitä, että tämän lentoyhtiön tosiasiallinen valvonta on toisen sopimuspuolen alueella ja että lentoyhtiö on rekisteröity ja sen harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka on mainitulla alueella; tai

b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen lakeja ja/tai määräyksiä; tai

c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kappaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta älköön käytettäkö ennen kuin toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty.

5 artikla

Liikennemaksut

Sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten alueellaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksille asettamat maksut lentoasemien ja muiden ilmailun laitteiden käytöstä ei saa olla korkeampia kuin samanlaista kansainvälistä liikennettä harjoittavan kansallisen lentoyhtiön ilma-aluksille asetetut maksut.

6 artikla

Vapautus tulleista ja muista maksuista

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, edellyttäen että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siksi kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-aluksen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäviksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla;

b) toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) sopimuspuolen alueelle tuodut ja siellä varastoitavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäviksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu tavara voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisten antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat, kuten aikataulut, lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuotu toisen sopimuspuolen alueelle, ovat vapaat tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista viimeksi mainitun sopimuspuolen alueella.

6. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä millä tahansa tämän sopimuksen liitteessä määritellyllä reitillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on otettava huomioon toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön edut siten, ettei viimeksi mainitun liikennöimistä samoilla reiteillä tai niiden osilla tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Sopimuspuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen päätarkoituksena tulee olla sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka kalustoa kohtuullisesti kuormittaen täyttää lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueelta tulevat ja sinne suuntautuvat nykyiset ja kohtuudella arvioitavissa olevat matkustajien ja rahdin, posti mukaan lukien, kuljetustarpeet.

4. Oikeutta ottaa tai jättää sovitussa liikenteessä sellaista kansainvälistä liikennettä, jonka määränpää tai lähtöpaikka on kolmansissa maissa, tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä olevalla yhdellä tai useammalla paikkakunnalla, tulee käyttää kansainvälisen lentoliikenteen järjestelmällisen kehittämisen yleisperiaatteiden mukaisesti ja toiminnassa tulee noudattaa sitä yleisperiaatetta että liikennekapasiteetin tulisi olla suhteessa:

a) lähtömaan ja liikenteen lopullisten kohdemaiden väliseen liikennetarpeeseen;

b) lentoreitin kauttakulkuliikenteen tarpeisiin; ja

c) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta lentoreitti kulkee kun ensin on otettu huomioon paikallinen ja alueellinen liikenne.

8 artikla

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa (kesä- ja talviliikennekausiksi) toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman tulee sisältää erityisesti aikataulut, lentovuorojen lukumäärä ja käytettävät lentokonetyypit. Ilmailuviranomaisten tulee ilmoittaa päätöksensä tällaisista liikenneohjelmista vähintään kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa siitä päivästä jolloin asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi.

2. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa jokainen muutos samoin kuin lupapyynnöt lisälentojen suorittamisesta toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten tulee käsitellä nopeasti tällaiset muutos- tai lisälentopyynnöt.

9 artikla

Tiedot ja tilastot

Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee toimittaa toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille heidän pyynnöstään sellaisia tietoja ja tilastoja ensin mainitun sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kuljettamasta liikenteestä sovitussa liikenteessä toisen sopimuspuolen alueelle ja päinvastoin, joita normaalisti laaditaan ja toimitetaan lentoyhtiön kansallisille ilmailuviranomaisille. Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten mahdollisesti näiden lisäksi haluamista liikennetilastoista sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on pyydettäessä keskusteltava ja sovittava keskenään.

10 artikla

Tariffit

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta kuljettamasta liikenteestä perimät tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto, liikenteen erikoispiirteet (kuten nopeutta ja matkustustiloja koskevat normit), käyttäjien edut ja muiden lentoyhtiöiden soveltamat tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla. Nämä tariffit on määrättävä tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti:

2. Asianomaiset nimetyt lentoyhtiöt voivat sopia tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tariffeista kullekin määrätylle reitille. Lentoyhtiöiden väliset neuvottelut eivät kuitenkaan ole ehdoton edellytys tariffien hyväksyttäväksi jättämiselle ja vahvistamiselle.

3. Tariffi on jätettävä kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää (tai molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaisten sopimaa lyhyempää määräaikaa) ennen sen suunniteltua käyttöönottoa.

4. Kumman tahansa sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat hyväksyä ehdotetun tariffin milloin tahansa. Mikäli tällaista hyväksymistä ei saada, tariffia pidetään sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksymänä, mikäli tämän sopimuspuolen ilmailuviranomaiset eivät kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa tariffin jättämispäivästä ole kirjallisesti ilmoittaneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille vastustavansa ehdotettua tariffia. Mikäli kuitenkin jommankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset kirjallisesti ilmoittavat vastustavansa tariffia, ilmailuviranomaiset voivat jommankumman pyynnöstä yrittää määrätä tariffin sopimuksella.

5. Jolleivat ilmailuviranomaiset kykene määräämään tariffia tämän artiklan 4 kappaleen määräysten nojalla, voidaan erimielisyys jommankumman pyynnöstä ratkaista tämän sopimuksen 18 artiklan määräysten mukaisesti.

6. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi jää voimaan, kunnes se korvataan uudella tämän artiklan määräysten mukaisesti määrätyllä tariffilla. Mikäli sopimuspuolten ilmailuviranomaiset eivät ole muuta sopineet, tariffin voimassaoloaikaa ei saa jatkaa tämän kappaleen perusteella kahtatoista (12) kuukautta pidemmäksi ajaksi siitä päivästä, jolloin se muuten olisi lakannut olemasta voimassa.

11 artikla

Lentoturvallisuus

1. Sopimuspuoli voi pyytää neuvotteluja koskien toisen sopimuspuolen hyväksymiä, millä tahansa alalla noudattamia, lentokoneen michistöä, ilma-aluksia tai niiden käyttöä koskevia turvallisuusnormeja. Tällaiset neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli tällaisten neuvottelujen jälkeen sopimuspuoli havaitsee, että toinen sopimuspuoli millä tahansa alalla ei tehokkaasti ylläpidä turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, ensin mainitun sopimuspuolen tulee saattaa toisen sopimuspuolen tietoon havaintonsa ja tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet vähimmäisnormien noudattamiseksi ja toisen sopimuspuolen tulee ryhtyä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen sopimuspuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin viidentoista (15) päivänä kuluessa, tai mahdollisesti sovittavan pidemmän ajan kuluessa, on se peruste tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamiselle.

3. Huolimatta Chicagon yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista on sovittu, että sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön lentokoneeseen, joka liikennöi toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta, voidaan sen ollessa tämän toisen sopimuspuolen alueella kohdistaa tämän toisen sopimuspuolen valtuutettujen edustajien tekemä tarkastus koneessa sekä sen ulkopuolella lentokoneen ja sen miehistön asiakirjojen voimassaolon sekä lentokoneen ja sen laitteiston ilmeisen kunnon tarkastamiseksi (tässä artiklassa "asematasotarkastus"), edellyttäen että se ei johda kohtuuttomaan viivytykseen.

4. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aihetta:

a) vakavaan huoleen siitä, ettei lentokone tai lentokoneen käyttö ole Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista, tai

b) vakavaan huoleen siitä, että Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa ylläpidossa on puutteita,

tarkastuksen tekevän sopimuspuolen tulee, Chicagon yleissopimuksen 33 artiklan tarkoituksessa, voida vapaasti tehdä johtopäätös, että vaatimukset joiden perusteella tämän lentokoneen lentokelpoisuustodistus tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai kelpuutettu, tai että vaatimukset joiden perusteella ilma-alusta käytetään eivät ole yhtenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaativammat.

5. Siinä tapauksessa että sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön edustaja kieltää 3 kappaleen mukaisen asematasotarkastuksen tekemisen lentoyhtiön käyttämälle lentokoneelle, toisen sopimuspuolen tulee voida vapaasti päätellä, että tämä antaa aihetta 4 kappaleessa mainitun tyyppiseen vakavaan huoleen ja tehdä johtopäätökset, joihin kappaleessa on viitattu.

6. Kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden lykätä toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöimisluvan käyttöä tai muuttaa sitä välittömästi, mikäli ensin mainittu sopimuspuoli joko asematasotarkastuksen, asematasotarkastusten sarjan, asematasotarkastuksen kieltämisen tai neuvottelun perusteella, tai muusta syystä tekee sen johtopäätöksen että välitön toimenpide on olennainen lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi.

7. Mikä tahansa toimenpide johon sopimuspuoli on ryhtynyt 2 ja 6 kappaleiden mukaisesti on keskeytettävä heti kun peruste tälle toimenpiteelle lakkaa olemasta.

12 artikla

Reilu kilpailu

1. Kummankin sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tässä sopimuksessa tarkoitettuun kansainväliseen lentoliikenteeseen.

2. Sopimuspuolen tulee tarvittaessa ryhtyä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kilpailuasemaan.

13 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella, siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Sopimuspuolen nimetyllä lentoyhtiöllä tulee olla oikeus myydä ilmakuljetuspalveluita omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin sopimuspuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, missä tahansa valuutassa. Sopimuspuoli ei saa rajoittaa toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä, eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

14 artikla

Varojen siirtäminen

1. Sopimuspuolen nimetyllä lentoyhtiöllä tulee olla oikeus siirtää myyntialueella syntyneet tuloylijäämät. Ilmakuljetuspalvelujen ja niihin liittyvien tai niitä täydentävien, suoraan tai asiamiesten kautta annettujen palvelujen myynnistä saadut tuotot, samoin kuin tälllaisista tuotoista ansaittu korko siltä ajalta kun ne on talletettu odottamaan siirtoa, on sisällytettävä tällaisiin nettosiirtoihin.

2. Siirrot on tehtävä vapaasti vaihdettavassa valuutassa viralliseen vaihtokurssiin, eikä niihin normaalien pankkikulujen ja toimenpiteiden lisäksi saa kohdistaa muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

15 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisten oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat velvollisuutensa toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, mikä on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudellisia yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan sopimuspuolten on erityisesti toimittava Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan

yleissopimuksen sekä Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

2. Sopimuspuolten on pyydettäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

3. Sopimuspuolten on toimittava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, jotka on otettu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi, siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat sopimuspuoliin sovellettavissa; niiden tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolen alueella sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että tällaisia ilma-alusten käyttäjiä voidaan vaatia noudattamaan edellä 3 kappaleessa tarkoitettuja ilmailun turvamääräyksiä ja -vaatimuksia, joita toinen sopimuspuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen sopimuspuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Kummankin sopimuspuolen on taattava, että sen alueella tehokkaasti sovelletaan asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

6. Kun sopimuspuolella on riittävä syy uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa.

16 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten käyttöä ja lentoa mainitun alueen sisällä, tulee soveltaa toisen sopimuspuolen nimeämään lentoyhtiöön.

2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän sopimuspuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoa, maahan muuttoa, tullia, valuuttaa, terveydenhoitoa ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevia matkustajia, matkatavaroita ja rahtia, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa alistaa muuhun kuin yksinkertaiseen

tarkastukseen, lukuun ottamatta ilmarosvousta ja ilmailuun kohdistuvia väkivallantekoja vastaan suunnattuja turvatoimia.

17 artikla

Neuvottelut

Sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on aika ajoin neuvoteltava keskenään läheisen yhteistyön hengessä varmistaakseen tämän sopimuksen määräysten toteuttamisen ja asianmukaisen noudattamisen.

18 artikla

Erimielisyyksien sovittelu

1. Jos sopimuspuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, sopimuspuolten on ensi sijassa pyrittävä ratkaisemaan se neuvotteluteitse.

2. Jos sopimuspuolet eivät saa aikaan sovintoa neuvottelemalla, ne voivat sopia erimielisyyden antamisesta jonkin henkilön tai toimielimen ratkaistavaksi; jos ne eivät näin sovi, erimielisyys on jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä alistettava kolmijäsenisen välitysoikeuden ratkaistavaksi, johon kumpikin sopimuspuoli nimeää yhden välimiehen ja nämä kaksi näin nimettyä nimeävät kolmannen. Kummankin sopimuspuolen on nimettävä välimies kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun se on diplomaattiteitse vastaanottanut toiselta sopimuspuolelta pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välitysoikeuden avulla, ja kolmas välimies on nimettävä tätä seuraavan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Ellei jompikumpi sopimuspuoli nimeä välimiestä määräajan kuluessa, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston presidentti voi jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä tarvittaessa nimetä välimiehen tai välimiehet. Joka

tapauksessa kolmannen välimiehen on oltava kolmannen valtion kansalainen ja toimittava välitysoikeuden puheenjohtajana.

3. Sopimuspuolten on noudatettava tämän artiklan 2 kappaleen mukaan tehtyä ratkaisua.

4. Välitysoikeuden kulut on jaettava tasan sopimuspuolten kesken.

19 artikla

Muutokset

1. Mikäli jompikumpi sopimuspuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin sopimuspuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa olevien määräysten estämättä ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin heidän välillään sovitaan.

20 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen. Ellei toinen sopimuspuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

21 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen ilmailua koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin sopimuspuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 17 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

22 artikla

Rekisteröinti ICAO:ssa

Tämä sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

23 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

Tehty Helsingissä 24 päivänä kesäkuuta 1997, mikä vastaa 19 Sivan 5757

kahtena alkuperäiskappaleena heprean, suomen ja englannin kielellä kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaisia. Mikäli syntyy erilaisia tulkintoja, englanninkielinen teksti on määräävä.

Israelin valtion hallituksen puolesta

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

LIITE

Israelin valtion hallituksen ja Suomen tasavallan hallituksen väliseen lentoliikennesopimukseen

1. Reitit joita Suomen nimeämä lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Paikat Israelissa	Paikat Israelista edelleen
Paikat Suomessa	Mikä tahansa Suomen nimeämä paikka	Paikat Israelissa	Mikä tahansa nimeämä paikka

2. Reitit joita Israelin nimeämä lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Paikat Suomessa	Paikat Suomesta edelleen
Paikat Israelissa	Mikä tahansa Israelin nimeämä paikka	Paikat Suomessa	Mikä tahansa Israelin nimeämä paikka

3. Sopimuspuolen nimeämä lentoyhtiö voi millä tahansa tai kaikilla lennoillaan jättää pois minkä tahansa välillä olevan paikan tai toisen sopimuspuolen alueelta edelleen olevan paikan edellyttäen että kaikki lennot alkavat lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueelta tai päättyvät sinne.

4. Viidennen vapauden oikeuksia ja stop-over -oikeuksia voidaan harjoittaa ainoastaan, jos siitä on tehty sopimus sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä.

נספח

להסכם שידותים אוירים בין ממשלת הרפובליקה של פינלנד לבין ממשלת מדינת ישראל

1. נתיבים שהמוביל האווירי המיועד של פינלנד רשאי להפעיל, בשני הכיוונים:

נקודות מוצא	נקודות ביניים	נקודות בישראל	נקודות שמעבר
נקודות בפינלנד	כל נקודה	נקודות	כל נקודה
	שתקבע פינלנד	בישראל	שתקבע פינלנד

2. נתיבים שהמוביל האווירי המיועד של ישראל רשאי להפעיל, בשני הכיוונים:

נקודות מוצא	נקודות ביניים	נקודות בישראל	נקודות שמעבר
נקודות	כל נקודה	נקודות	כל נקודה
בישראל	שתקבע ישראל	בפינלנד	שתקבע ישראל

3. המוביל האווירי המיועד של אחד משני הצדדים המתקשרים רשאי בחלק מהטיסות או בכולן לדלג על כל נקודת ביניים או נקודה שמעבר, ובלבד שהשידותים יתחילו או יסתיימו בשטח ארצו של הצד המתקשר שהועיר את המוביל האווירי.

4. ניתן לממש זכויות חופש חמישי וזכויות חניה רק אם נעשה הסכם על כך בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.

סעיף 23
כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף ביום הראשון של החודש השני אחרי שהצדדים יודיעו זה לזה בצינורות הדיפלומטיים כי הנהלים הדרושים לכניסתו לתוקף של הסכם זה הושלמו.

נעשה ב הלסינקי , ביום יום רביעי התשנ"ז, שהוא 24 ביוני 1997 בשני עותקי מקור בשפות עברית, פינית ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יבריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת מדינת ישראל

בשם ממשלת הרפובליקה של פינלנד

סעיף 19
תיקונים

1. אם נראה לצד מתקשר כי רצוי לשנות הוראה מהוראות הסכם זה, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור תתחלנה בתוך פרק זמן של שישים (60) ימים מתאריך הבקשה, אלא אם כן שני הצדדים מסכימים על הארכתו של פרק זמן זה. כל שינוי שהוסכם עליו בהתייעצויות כאמור יאושר ע"י כל צד מתקשר בהתאם לנהלים המשפטיים הפנימיים שלו וייכנס לתוקף ביום הראשון של החודש השני אחרי שהצדדים המתקשרים הודיעו זה לזה כי נהלים אלה קוימו.

2. על אף הוראות ס"ק 1 לסעיף זה, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים רשאיות להסכים על תיקונים הקשורים אך ורק לנספח, והם ייכנסו לתוקף כפי שיוסכם ביניהן.

סעיף 20
סיום

1. כל אחד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו כזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

2. במקרה זה, יגיע ההסכם לסיומו (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר. בהעדר אישור קבלה של הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 21
אמנות רב-צדדיות

אם תיכנס לתוקף אמנה אווירית רב-צדדית כללית בנוגע לשני הצדדים המתקשרים, תכרענה הוראות אמנה באמור. ניתן לקיים התייעצויות בהתאם לסעיף 17 להסכם זה במגמה לקבוע את המידה שבה יושפע הסכם זה מהוראות האמנה הרב-צדדית כאמור.

סעיף 22
רישום בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית

הסכם זה וכל התיקונים בו יירשם בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

2: חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסה, שהות, ויציאה משטח ארצו של נוסעים, צוות, מטען או דואר, כגון נהלים הנוגעים לכניסה, יציאה, הגירה ויציאת מהגרים, מכס, מטבע, בריאות והסגר יחולו על נוסעים, צוות, מטען ודואר שמוביל כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, בעודם נמצאים בתוך השטח האמור:

3: נוסעים, כבודה ומטען במעבר ישיר מעל לשטח ארצו של אחד משני הצדדים המתקשרים שאינם עוזבים את שטח נמל התעופה השמור למטרות אלה, למעט בזיקה לאמצעים נגד מעשים של אלימות ופידטיות אוויריות, יהיו כפופים לביקורת מפושטת בלבד:

סעיף 17
התייעצויות

ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייעצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה מעת לעת במטרה להבטיח יישום, ומילוי משביע רצון, של הוראות הסכם זה:

סעיף 18
יישוב מחלוקות

1: התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפירושו או ליישומו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים ליישבה תחילה במשא=ומתן:

2: לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר במשא=ומתן, רשאים הם להסכים להביא את המחלוקת להכרעתו של גוף או אדם כלשהם; אם לא הסכימו על כך, תובא המחלוקת, לבקשת אחד משני הצדדים המתקשרים, לחכרעתו של בית=דין של שלושה בוררים; מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה ע"י השניים שמונו כך. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימנה בורר בתוך תקופה של (60) יום מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה בצינורות הדיפלומטיים המבקשת בוררות במחלוקת ע"י בית דין כאמור, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של (60) יום. לא עלה בידי צד מתקשר למנות בורר בתוך התקופה האמורה, אפשר שנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים למנות בורר או בוררים, לפי המקרה. בכל המקרים יהיה הבורר השלישי אזרח מדינה שלישית ויישמש כיושב=ראש בית=הדין לבוררות.

3: הצדדים ימלאו אחר כל החלטה שניתנה לפי ס"ק 2 לסעיף זה:

4: הוצאות בית=הדין יתחלקו באופן שווה בין הצדדים המתקשרים.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפישה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה ומתקני ניווט, וכל איום אחר על בטחון התעופה האזרחית.

3. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות בטיחות ישימות לגבי הצדדים המתקשרים; הם יחייבו מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי תעופה שבשטח ארצם, לנהוג בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.

4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שינקטו כפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטענים-יד, כבורה, מטען וציודה לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלכן. כן ישקול כל צד מתקשר ברוח אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטיחות מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

5. במקרה של חקירת או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה או מתקני ניווט, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.

6. כאשר יש לצד מתקשר סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לבטיחות בתעופה, רשאות רשויות התעופה של הצד המתקשר הראשון לבקש להתייעץ לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 16
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחר, הקשורים לכניסתם לשטח ארצו או ליציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בשידורים אווירים בינלאומיים, או להפעלה ולטיסה של כלי טיס באמור כעודם בתוך שטח הארץ האמור, יחולו על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר.

סעיף 13
פעילויות מסחריות

1. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במסגרת החוקים והתקנות שבתוקף שם, משרדים וסגל מנהלי, מסחרי וטכני, ככל שיהיה נחוץ לדרישותיו של המוביל האווירי המיועד.

2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים למכור שירותי הובלה אווירית על גבי מסמכי תעופה שלהם בשטחי ארצותיהם של שני הצדדים המתקשרים, במישרין או באמצעות סוכן, בכל מטבע. כל צד מתקשר יימנע מלהגביל את זכותו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר למכוד, ושל כל אדם לדבוש, הובלה כאמור.

סעיף 14
העברת כספים

1. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר את עודפי התקבולים של ההוצאות בשטח המכירה. ההכנסות ממכירות שירותי הובלה אווירית ושירותים נלווים או נוספים הניתנים במישרין או באמצעות סוכנים, וכן ריבית מסחרית על הכנסות באמור הנצמחת בעודן מופקדות בהמתנה להעברה, ייכללו בהעברה נטו כאמור.

2. העברות כאמור תתבצענה במטבע הניתן להמרה חופשית בשער החליפין הרשמי, ולמעט היטלים ונהלים בנקאיים רגילים, לא יהיו כפופים לכל היטל, הגבלה, מכשול או עיכוב.

סעיף 15
בטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי החוק הבינלאומי, הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות כלתי - חוקית כחלק בלתי נפרד של הסכם זה. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי החוק הבינלאומי, יפעלו הצדדים המתקשרים במיוחד כהתאם להוראות האמנה בדכר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו כיום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-תוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים כלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, והפרוטוקול המוסף בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם כמונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכן בהתאם לכל אמנה אחרת ופרוטוקול אחר הנוגעים לבטיחות התעופה האזרחית ששני הצדדים דבקים בהן.

4. אם ביקורת כבש או שורה של ביקורות כבש כאמור מעוררות:

א. חששות רציניים כי כלי טיס או הפעלתו של כלי טיס אינם עומדים בתקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנת שיקגו; או

ב. חששות רציניים כי קיים חוסר של תחזוקה יעילה ושמירה על תקני בטיחות שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנת שיקגו, הצד המתקשר המבצע את הביקורת, למטרות סעיף 33 לאמנת שיקגו, יהיה חופשי להסיק בי הדרישות שלפיהן התעודה או הרישיונות ביחס לאותו כלי טיס או כיחס לאנשי צוותו של אותו כלי טיס הונפקו או קיבלו תוקף, או הדרישות שלפיהן מופעל אותו כלי טיס, אינן שוות לתקני המינימום שנקבעו לפי אמנת שיקגו או עולות עליהן.

5. במקרה שגישה למטרות ביצוע ביקורת כבש של כלי טיס שמפעיל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 3 לעיל נמנעת ע"י נציגו של המוביל האווירי האמור, יהיה הצד המתקשר האחר חופשי להכין מכך בי מתעוררים חששות רציניים מהסוג שנזכר בס"ק 4 לעיל, ולהסיק את המסקנות הנזכרות באותו ס"ק.

6. כל צד מתקשר שומר על זכותו להתלות או לשנות את היתר ההפעלה של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר הראשון מיד במקרה שהצד המתקשר הראשון מגיע למסקנה, בין אם כתוצאה מביקורת בכש, סדרה של ביקורת כבש, מניעת גישה לביקורת כבש, התייעצויות או מסיבה אחרת, כי פעולה מיידית חיונית לבטיחות פעולתו של מוביל אווירי.

7. כל פעולה של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 2 או 6 לעיל תופסק מרגע שהכסיס לנקיטה בפעולה זו חדל להתקיים.

סעיף 12
תחרות הוגנת

1. למוכילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים תהיה הזדמנות שווה והוגנת להשתתף בהובלה אווירית בינלאומית המכוסה ע"י הסכם זה.

2. כל צד ינקוט, מקום שיידרש, בכל פעולה נאותה שבסמכות השיפוט שלו כדי לבטל כל צורה של אפלייה או נוהג תחרותי בלתי הוגן שיש להם השפעה לרעה על מעמדו התחרותי של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר.

3. כל תעריף יוגש לאישור רשויות התעופה לפחות שלושים (30) יום (או פרק זמן קצר יותר ככל שעשויות להסכים עליו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים) לפני התאריך המוצע להנהגתם.

4. רשויות התעופה של אחד משני הצדדים המתקשרים מתקשר רשאיות לאשר כל תעריף מוצע בכל עת. בהעדר אישור כאמור, יראו אותו כאילו אושר ע"י רשויות התעופה של צד מתקשר, אלא אם כן בתוך עשרים (20) ימים אחרי תאריך ההגשה, הגישו רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר הודעה בכתב על אי הסכמה לתעריף המוצע. אולם אם אחת מרשויות התעופה מוסרת הודעה בכתב כאמור על אי הסכמה, רשויות התעופה רשאיות, לבקשת כל אחת מהן, לנסות לקבוע את התעריף בהסכמה.

5. אם אין רשויות התעופה יכולות לקבוע תעריף לפי הוראות ס"ק 4 לסעיף זה, ניתן ליישב את הסכסוך, לבקשת כל אחת מהן, בהתאם להוראות 18 להסכם זה.

6. כל תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שיוחלף ע"י תעריף חדש שיקבע בהתאם להוראות סעיף זה. אם לא הסכימו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים אחרת, לא יוארך תוקפו של תעריף מפוח ס"ק זה ליותר משנים עשר (12) חודשים אחרי התאריך שבו היה פג תוקפו בנסיבות אחרות.

סעיף 11
בטיחות התעופה

1. כל צד מתקשר רשאי לבקש התייעצויות בנוגע לתקני בטיחות הנשמרים בכל אזור ביחס לצוות אוויר, כלי טיס או הפעלתם, שאימץ הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור תתקיימנה בתוך שלושים (30) ימים מתאריך בקשה זו.

2. אם בעקבות התייעצויות כאמור מוצא צד מתקשר אחד כי הצד המתקשר האחר אינו מקיים ומפעיל תקני בטיחות ככל אזור כאמור שהם שווים לפחות לתקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנת שיקגו, יודיע הצד המתקשר הראשון לצד המתקשר האחר על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לנחוצים לשם עמידה בתקני מינימום אלה, ואותו צד מתקשר אחר ינקוט בפעולה מתקנת מתאימה. אי נקיטה של הצד המתקשר האחר בפעולה מתאימה בתוך חמישה עשר (15) ימים או פרק זמן ארוך יותר ככל שיוסכם, תהווה עילה להחלת סעיף 4 להסכם זה.

3. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנת שיקגו, מוסכם כי כל כלי טיס שמפעיל המובילן האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בשירותים אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר, או ממנו, בעודו בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ניתן להכפיפו לבדיקה ע"י הנציגים המוסמכים של אותו צד אחר על סיפון כלי הטיס וסביבו, כדי לבדוק הן את תוקף מסמכי כלי הטיס ומסמכי אנשי צוותו, ואת המצב הנראה לעין של כלי הטיס ושל ציודו (ייקרא בסעיף זה "ביקורת כבש"), בתנאי שהדבר אינו מוביל לעיכוב בלתי סביר.

סעיף 8
אישור תוכניות תנועה

1: המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יגיש את תוכניות התנועה שלו (לתקופות התנועה של הקיץ והחורף) לאישור רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר לפחות שלושים (30) ימים לפני תחילת הפעלה: התוכנית תכלול בעיקר את לוחות הזמנים; את תדירות השירותים ואת סוגי כלי הטיס שישתמשו בהם: רשויות התעופה יהנו את החלטתן בנוגע לתוכניות תעופה שהוגשו כאמור כתוך עשרים (20) ימים מהתאריך שבו הגיש המוביל האווירי הנוגע בדבר את תוכניתו לאישור:

2: כל שינוי בתוכנית התנועה; וכן בקשות רשות להפעיל טיסות נוספות; יוגשו ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד לאישור רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר: רשויות התעופה תטפלנה במהירות בבקשות כאמור לשינוי או לטיסות נוספות:

סעיף 9
מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של אחד מהצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר; לפי בקשתן; מידע וסטטיסטיקה כאמור הקשורים לכמות התנועה שמוביל כשירותים המוסכמים המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר הראשון אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו; ככל שמכינים ומגישים כרגיל לרשויות התעופה הלאומיות שלו: כל הנתונים הסטטיסטיים הנוספים על תנועה אשר רשויות התעופה של צד מתקשר אחד עשויות לרצות בהם; לפי בקשה; יהיו כפופים לדיונים הדדיים ולהסכמה בין רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים:

סעיף 10
תעריפים

1: התעריפים שיגבה המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד תמורת ההוכלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו ייקבעו ברמות סבירות; תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים לדבר; לרבות עלויות הפעלה; רווח סביר; מאפייני השירות (כגון אמות מידה של מהירות ואבסון); טובת המשתמשים והתעריפים של מובילים אווירים אחרים לגבי כל חלק מהנתיב המפורט; תעריפים אלה ייקבעו בהתאם להוראות הבאות של סעיף זה:

2: על התעריפים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה ניתן להסכים בין המובילים האווירים המיועדים פיחס לכל אחד מהנתיבים המפורטים: אולם התייעצויות בין המובילים האווירים לא תהווינה דרישת חובה לגבי הגשה וקביעה של תעריפים:

4. את הציוד המוטס הרגיל, וכן החומרים, האספקה והציוד המוחזקים כדרך כלל על סיפון כלי טיס המופעל ע"י המוכיל האווירי של צד מתקשר אחד, ניתן לפרוק כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר רק באישור שלטונות המכס של אותו הצד המתקשר. במקרה האמור, ניתן לשימם תחת פיקוח השלטונות האמורים עד לייצואם החוזר או עד אשר יסולקו כדרך אחרת בהתאם לתקנות המכס.

5. מסמכים חיוניים של מוכיל אווירי, כגון לוחות זמנים, כרטיסי טיסה ושטרי מטען, המיועדים לשימוש המוכיל האווירי של צד מתקשר אחד, והוכנסו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יהיו פטורים מדמי מכס ומהיטלים אחרים כשטח הארץ האחדון.

6. ככודה ומטען במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר יהיו פטורים מדמי מכס, אגרות והיטלים אחרים שאינם מבוססים על עלות השידוחים עם ההגעה או העזיכה.

סעיף 7
הוראות קיבולת

1. המוכילים האוויריים המיועדים של הצדדים ייהנו מהזדמנויות הוגנות ושוות להפעיל את השירותים המוסכמים ככל נתיב המפורט בנספח להסכם זה.

2. בהפעילו את השירותים המוסכמים, המוכיל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יביא בחשבון את האינטרסים של המוכיל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר על מנת לא לפגוע שלא לצורך בשידותים שמפעיל המוכיל האווירי האחרון לאורך אותם נתיבים, כשלמותם או בחלקם.

3. היעד העיקרי של השירותים המוסכמים שיספקו המוכילים האוויריים המיועדים של הצדדים המחקשרים יהיה לספק, במקדם מעמס סביר, קיבולת ההולמת את הדרישות הנוכחיות והצפויות כאופן סביר להובלת נוסעים ומטען, לרכות דואר, הכאים משטח ארצו של הצד המתקשר שהועיד את המוכיל האווירי או המיועדים אליו.

4. הזכות להעלות או להוריד כשירותים המוסכמים תנועה בינלאומית הכאה ממדינות שלישיות או המיועדת אליהן בנקודה או בנקודות המפורטות בנספח להסכם זה חמומש בהתאם לעקרונות הכלליים של התפתחות תקינה של תחכורה אווירית בינלאומית ותהיה כפופה לעקרון הכללי שעל הקיבולת להיות קשורה:

א. לדרישות התנועה בין ארץ המוצא לבין ארצות היעדים הסופיים של התנועה;

ב. לדרישות פעילותם של מוכילים אוויריים במעבר; ובן

ג. לדרישות התנועה באזורים שדרכם עובר המוכיל האווירי, אחרי לקיחה בחשבון של שידותים מקומיים ואזוריים.

סעיף 5
היטלי תעבורה אווירית

אגרות והיטלים על שימוש בנמלי תעופה ובמתקני תעופה אחרים שמטילות רשויות הזעופה המוסמכות בשטח ארצו של אחד משני הצדדים המתקשרים על כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר לא יהיו גבוהים יותר מאלה המוטלים על כלי טיס של מוביל אווירי לאומי המופעלים בשירותים אוויריים בינלאומיים דומים.

סעיף 6
פטור ממכס והיטלים אחרים

1. כלי טיס המופעלים בשירותים אוויריים בינלאומיים ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד, וכן הציוד הרגיל שלהם, החלפים, מלאי הדלק והסיכה, ציוד לכלי טיס (לרבות מזון, משקאות וטבק) על סיפון כלי הטיס האמורים, יהיו פטורים מכל דמי מכס, אגרות ביקורת ותשלומים דומים אחרים עם הגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ובלבד שהציוד, החלפים, האספקה והמלאי האמורים יישארו על סיפון כלי הטיס עד למועד שבו ייצאו אותם מחדש או ישתמשו בהם או יצוכו אותם בכלי טיס כאמור בטיסות מעל לאותו שטח ארץ.

2. כן יהיה פטור מההיטלים, האגרות והתשלומים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, למעט היטלים המבוססים על עלות השירות שניתן:

א. ציוד לכלי טיס שהועלה על הסיפון בשטח ארצו של צד מתקשר אחד, במסגרת מגבלות סכירות, לשימוש בכלי טיס יוצא המופעל בשירות אווירי בינלאומי ע"י מוביל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר;

ב. חלפים, לרבות מנועים, המוכנסים לשטח ארצו של צד מתקשר אחד לשם תתזוקה או תיקון של כלי טיס המופעל בשירות אווירי כינלאומי של מוביל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר;

ג. דלק, חומרי סיכה ואספקה טכנית לצריבה המוכנסים לשטח ארצו של צד מתקשר אחד לשם שימוש בשירות אווירי בינלאומי של מוכיל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר, גם כאשר אספקה זו מיועדת לשימוש בקטע הנסיעה המבוצע מעל שטח ארצו של הצד המתקשר הנזכר ראשון, אשר בשטחו הועלו על הסיפון.

3. חומרים הנזכרים כס"ק 2 לסעיף זה ייתכן ויחויבו כהחזקה תחת פיקוח או ביקורת של המכס.

סעיף 3
הודעת מובילים אווירים והיתרי הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להודיע בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי אחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

2. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול או לשנות הודעה כאמור.

3. עם קבלת הודעה בכתב כאמור, רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, בכפוף להוראות ס"ק 4 לסעיף זה וס"ק 1 לסעיף 4, יעניקו בלא עיכוב למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר את היתר ההפעלה המתאים.

4. רשויות התעופה של צד מתקשר אחר רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שהודיע הצד המתקשר האחר שיוכיח כי הנו כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שרותים אווירים בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, בהתאם להוראות אמנת שיקגו.

5. מוביל אווירי, משיועד והורשה כך, רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שאותו מוביל אווירי ממלא אחר כל ההוראות בענות ההחלה של הסכם זה, לרבות אלה הקשורות לתעריפים.

סעיף 4
סירוב, שלילה או התליה של היתר הפעלה

1. לרשויות התעופה של כל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב להעניק או לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בס"ק 2 לסעיף 2 להסכם זה בידי המוביל האווירי של הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שיראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:

א. בכל מקרה שבו לא נחה דעתן כי הסיקוח בפועל על אותו מוביל אווירי נמצא בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ושהמוביל האווירי מאורגד ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא בשטח הארץ האמור; או

ב. במקרה שאותו מוביל אווירי אינו ממלא אחרי החוקים ו/או התקנות של הצד המתקשר המעניק את הזכויות; או

ג. במקרה שהמוביל האווירי אינו פועל בדרך אחרת בהתאם לתנאים שנקבעו לפי הסכם זה.

2. אם שלילה מיידית, התליה מיידית או אכיפה מיידית של התנאים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה אינן היוניות למניעת הפרות נוספות של חוקים ו/או תקנות, תמומש הזכות האמורה רק לאחר התייעצויות עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור תתחלנה בתוך פרק זמן של חמישה עשר (15) ימים מתאריך הבקשה להתייעצויות.

ז: המונח "קיבולת", בזיקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו הקיבולת של כלי הטיס המופעלים בשירותים האמורים, בפול החדירות שכלי טיס כאמור מופעלים בה במשך פרק-זמן בנתיב או בקטע מנתיב נתון;

ח. המונח "תעריף" פירושו המחירים שייגבו בעד הובלת נוסעים, כבודה או מטען (למעט דואר): לרבות כל הטבה משמעותית נוספת שתוענק או תהיה זמינה בקשר להובלה כאמור, והעמלה שיש לשלם על מכירות הכרטיסים להובלת בני אדם; או עסקאות דומות להובלת מטען: הוא כולל גם את התנאים המסדירים את החלתו של מחיר ההובלה או תשלום העמלה:

2: הנספח מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה וכל ההתייחסויות להסכם זה תכלולנה התייחסות לנספח; אלא אם כן יש הוראות אחרות:

3. הכותרות שניתנו לסעיפי הסכם זה הן למטרות התייחסות בלבד:

סעיף 2
הענקת זכויות תעבורה

1: כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות הבאות ביחס להפעלת השירותים האוויריים של האחרון:

א: הזכות לטיס מעל לשטח ארצו ללא נחיתה;
ב: הזכות לערוך חניות בשטח ארצו שלא למטרות תעבורה:

2: כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה לשם הפעלת שירותים אוויריים כינלאומיים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה: השירותים והנתיבים האמורים ייקראו להלן "שירותים מוסכמים" ו"נתיבים מפורטים" בהתאמה: בעורו מפעיל שירות מוסכם בנתיב מפורט, ייהנה המובילן האווירי שהועיד כל צד מתקשר, נוסף על הזכויות המפורטות בס"ק 1 לסעיף זה, מהזכות לערוך חניות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר בנקודות המפורטות לגבי אותו נתיב בנספח למטרות העלאה ו/או הורדה של תעבורה כינלאומית של נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או במשולב:

3: אין בסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למובילן האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את הזכות להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המובלים למטרות רווח או בשכירות ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר:

ממשלת הרפובליקה של פינלנד וממשלת מדינת ישראל, שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים";

בהיותן צדדים לאמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

ברצותן לקדם את פיתוח התובלה האווירית בין פינלד לבין ישראל ובמידה רבה ככל האפשר להמשיך בשיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה;

בשאיפתן לעשות הסכם, בהתאם ובתוספת לאמנה האמורה, בדבר שירותים אוויריים בין שטחי ארצותיהן ומעבר להן;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

1. למטרות הסכם זה, אלא אם כן מתבקש אחרת לפי ההקשר:

א. המונח "אמנת שיקגו" פירושו אמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים ולאמנה שאומצו לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים ותיקונים אומצו ע"י שני הצדדים המתקשרים;

ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של הרפובליקה של פינלנד, מינהל התעופה האזרחית, ובמקרה של מדינת ישראל, שר התחבורה, או בשני המקרים, כל אדם או גוף אחרים שהוסמכו למלא את התפקידים שמבצעות בהווה הרשויות האמורות או תפקידים דומים;

ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שצד מתקשר הועיד והרשה בהתאם לסעיף 3 להסכם זה;

ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותים אוויריים", "שירותים אוויריים בינלאומיים", "מוביל אווירי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנת שיקגו;

ה. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שתוקן כהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף 19 להסכם זה;

ו. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו שירותים אוויריים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה להובלת נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או במשולב;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם שירותים אוויריים

בין

ממשלת הרפובליקה של פינלנד

לבין

ממשלת מדינת ישראל

[TRANSLATION = TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de Finlande, ci-après dénommés "les Parties contractantes";

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre Israël et la Finlande et de poursuivre dans toute la mesure possible la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention et conforme à cette dernière en vue de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également de toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que tous amendements des Annexes et de la Convention adoptés au titre des Articles 90 et 94 de la Convention dans la mesure où lesdites Annexes et lesdits amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de l'État d'Israël, du Ministre des transports et, dans le cas de la République de Finlande, du Département de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien choisie et habilitée à exploiter lesdits services conformément à l'Article 3 de cet Accord;

d) Les termes ou expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention de Chicago;

e) Le terme "Annexe" s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'amendée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article 19 de cet Accord;

f) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens pour le transport public de passagers, de marchandises et de courrier, qui peuvent être exploités sur les routes spécifiées séparément ou ensemble;

g) Le terme "capacité", s'agissant des "services convenus", s'entend de la capacité de transport des aéronefs utilisés sur ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou un tronçon de route;

h) Le terme "tarif" s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris le coût de toutes prestations supplémentaires à fournir ou à offrir en conjonction avec ledit transport ainsi que la commission à verser sur la vente des billets pour le transport des passagers, ou sur les transactions correspondantes pour le transport des marchandises. Le tarif comprend également les conditions qui régissent l'application du prix du transport ou du paiement de la commission.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'Annexe.

3. Les titres des Articles du présent Accord sont donnés en tant que références.

Article 2. Octroi de droits de circulation

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes spécifiées" respectivement. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante, exploitant des services convenus sur une route spécifiée, bénéficie, outre les droits susmentionnés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe aux fins d'embarquer ou de déposer des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou ensemble, dans le cadre de transports aériens internationaux.

3. Aucune disposition du présent Article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et habilitation des entreprises transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent Article et du

paragraphe 1 de l'Article 4, accorder sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que ladite entreprise de transport aérien se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs.

Article 4. Refus, annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits:

a) Dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude que l'entreprise de transport aérien est soumise à un contrôle effectif sur le territoire de la Partie contractante et que cette entreprise a été constituée et a son siège sur ledit territoire; ou

b) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien en question ne respecte pas la législation et/ou la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

Article 5. Taxes d'aéroport

Les taxes et redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et des installations aéroportuaires par les autorités compétentes sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien fournissant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Exemption des droits de douanes et autres impôts

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés des droits, honoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être employés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles et provisions et pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient utilisés de quelqu'autre façon conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissements aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires sur ce territoire.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exempts des droits de douane, redevances et autres taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée et au départ.

Article 7. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge raisonnable une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur les services convenus du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou des points sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée :

a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;

b) Aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier; et

c) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 8. Approbation des plans de vol

1. L'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante soumet pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au plus tard trente (30) jours avant le début des services leurs programmes de vols pour la saison d'été comme pour la saison d'hiver. Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la fréquence des services et le type d'aéronefs utilisés. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante communiquent leur décision sur ces projets de plans de vols dans les vingt (20) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée présente son plan pour approbation.

2. Toute modification des plans de vols ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploiter des vols supplémentaires sont soumises par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites demandes seront prises en considération dans les meilleurs délais, par les autorités aéronautiques.

Article 9. Information et statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et statistiques liés au trafic entrepris sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et présentées à ses propres autorités nationales.

Toutes données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande, l'objet de discussions et d'un accord mutuel entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués pour un service convenu sont fixés à un taux raisonnable compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les différences de caractéristiques du transport (telles que la vitesse et le confort), les intérêts des usagers et les tarifs demandés par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque de la route indiquée. Lesdits tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions suivantes du présent Article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour chacune des routes indiquées. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou pour des périodes plus courtes dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date proposée pour son introduction.

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, à moins que dans les vingt (20) jours qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation à l'égard du tarif proposé. Toutefois, dans ce cas les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'efforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent Article, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être réglé conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent Article demeure en vigueur jusqu'au moment où il est remplacé par un nouveau tarif établi conformément aux dispositions du présent article. Sauf dispositions contraires convenues par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en

vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 11. Sécurité des vols

1. Chaque Partie contractante peut demander à tenir des consultations en ce qui concerne les normes de sécurité dans tous les domaines ayant trait à l'équipage, à l'appareil ou à l'exploitation de ce dernier adoptées par l'autre Partie contractante. Lesdites consultations devront avoir lieu dans les trente (30) jours à partir de ladite demande.

2. Si, à la suite desdites consultations, une Partie contractante estime que les normes de sécurité adoptées et administrées par l'autre Partie contractante dans lesdits domaines ne sont pas au moins égales aux normes minimales établies à ce moment-là à la suite de la Convention de Chicago, la première Partie contractante notifiera ses conclusions à l'autre Partie contractante ainsi que les mesures qu'elle juge nécessaires en vue de se conformer auxdites normes minimales, et l'autre Partie contractante prendra des mesures appropriées en vue de remédier à cette situation. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les quinze (15) jours qui suivent la notification ou dans tout délai convenu, l'Article 4 du présent Accord sera appliqué.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout appareil exploité par une entreprise aérienne désignée de l'une des Parties contractantes pour les services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peuvent, pendant sa présence sur le territoire de ladite autre Partie contractante, être examiné par les Représentants autorisés de cette dernière, ledit examen ayant lieu à bord et autour de l'appareil, en vue de vérifier à la fois la validité des documents afférents à l'appareil et à son équipage ainsi que la condition apparente de l'appareil et de son équipement (ladite inspection étant appelée dans le présent Article "inspection de rampe de décollage"), à condition que ladite inspection n'entraîne pas des retards indus.

4. Dans le cas où ladite inspection ou une série d'inspections de ce genre donnent lieu à :

a) Des doutes sérieux quant à la mesure dans laquelle un appareil ou son exploitation ne répondent pas aux normes minimales établies à ce moment-là à la suite de la Convention de Chicago, ou

b) Des préoccupations sérieuses quant à l'absence d'application et d'administration de normes de sécurité établies à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago,

la Partie contractante effectuant l'inspection doit, aux fins d'application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, être libre de conclure que les critères en fonction desquels le certificat d'aptitude qui a été attribué ou validé en ce qui concerne ledit appareil et son équipage, ou que les critères d'exploitation dudit appareil, ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales établies conformément à la Convention de Chicago.

5. Si le représentant de l'entreprise de transport aérien refuse l'accès aux fins d'effectuer une inspection de rampe d'un appareil exploité par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contraetante conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante sera libre de conclure que des préoccupations sérieuses du type visé au paragraphe 4 ci-dessus existent et de tirer les conclusions visées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation octroyée à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante conclut, soit à la suite d'une ou d'une série d'inspections de rampe, d'un refus d'accès pour inspection de rampe, consultation ou toute autre raison, qu'une action immédiate s'impose en vue de préserver la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

7. Toute action prise par une Partie contractante conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 6 ci-dessus prendra fin dès que les raisons ayant motivé ladite action cessent d'exister.

Article 12. Concurrence loyale

1. Des chances égales et équitables seront données aux entreprises désignées par les deux Parties contractantes d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prendra, en tant que de besoin, toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article 13. Activités commerciales

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans le cadre des lois et règlements en vigueur sur le territoire de cette dernière, les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont peut avoir besoin l'entreprise de transport aérien concernée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien avec leur propre documentation de transport dans les territoires des deux Parties contractantes, soit directement ou soit par l'entremise d'un agent, ladite vente pouvant être effectuée dans n'importe quelle monnaie. Chaque Partie contractante veille à ne pas réduire le droit de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de vendre des prestations de transport aérien et à ne pas réduire le droit des personnes d'acheter ces prestations.

Article 14. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer les excédents de recettes enregistrées sur le territoire de la vente. Les recettes provenant de la vente de services de transport aérien et des services connexes ou supplémentaires fournis directement ou par l'entremise d'agents, ainsi que les intérêts commerciaux enregistrés sur lesdites recettes pendant leur dépôt en attendant le transfert, seront inclus dans ledit transfert net.

2. Les transferts de fonds s'effectueront en une monnaie librement convertible au taux de change officiel et, à l'exception des frais de banque et des procédures bancaires normales, sont exonérés de tous impôts, taxes, limitations ou délais.

Article 15. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention de Chicago dans les mesure où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante reconnaît que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au présent Article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 16. Application des lois et réglementations

1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur ledit territoire s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, équipages, marchandises ou courrier telles que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, les devises, la santé et les quarantaines s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 17. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un désigné par chaque Partie contractante et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais spécifiés, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut,

à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou les arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et fait fonction de président du tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses relatives à l'arbitrage sont partagées également entre les Parties contractantes.

Article 19. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante conformément à ses dispositions législatives et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent Article, les amendements qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

Article 20. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'Article 17 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 22. Enregistrement avec l'OACI

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont notifié réciproquement par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur sont accomplies.

Fait à Helsinki le 24 juin 1997, qui correspond au 19 Sivan 5757, en deux exemplaires originaux dans les langues hébraïque, finnoise et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte en anglais fera foi.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

ALI YIHYE

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

MATTI AURA

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE

1. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée de la Finlande, dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Israël	Points au-delà
Points en Finlande	Tout point choisi par la Finlande	Points en Israël	Tout point choisi par la Finlande

2. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée d'Israël, dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Points en Israël	Tout point choisi par Israël	Points en Finlande	Tout point choisi par Israël

3. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante peut décider d'omettre sur un ou sur tous les vols de faire escale à tout point intermédiaire ou au-delà à condition que tous les services commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise en question.

4. Les droits de trafic de cinquième liberté et les droits d'escale peuvent être exercés uniquement dans le cas où un accord à cet effet est passé entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

No. 35443

Israël
and
Philippines

Agreement between the Government of the State of Israël and the Government of the Republic of the Philippines concerning cooperation in the fields of posts and telecommunications. Makati, 18 June 1997

Entry into force: *27 January 1998 by notification, in accordance with article 9*

Authentic texts: *English and Hebrew*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israël, 5 January 1999*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Israël
et
Philippines

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République des Philippines relatif à la coopération dans les domaines des postes et des télécommunications. Makati, 18 juin 1997

Entrée en vigueur : *27 janvier 1998 par notification, conformément à l'article 9*

Textes authentiques : *anglais et hébreu*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 5 janvier 1999*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.